

NEPTUNUS

MARINE

MARITIEM TIJDSCHRIFT - REVUE MARITIME
Verschijnt om de vier maanden - Paraît tous les quatre mois
54e jaargang - 54e année nr 301 - 2011/3

De geschiedenis van de
Belgische lichtschepen
tot 1950

Techniques de Tir au
Combat et Tireur
d'élite à la Marine

De Schelde van
Antwerpen naar
Vlissingen

Des 'privés' pour
combattre la piraterie

be



DEFENSIE
LA DÉFENSE



"NEPTUNUS"

Maritiem tijdschrift
van de Vereniging voor Hulpbetoon
in de Marine

Revue maritime
de l'Association d'Entraide
de la Marine

54e jaargang - 54e année
nr. 301 - 2011/3



Verkoop & Abonnementen Vente & Abonnements

Prijs per nummer / Prix par numéro
€ 4,50

**Jaarabonnement (3 nummers)
Abonnement annuel (3 numéros)**

Gewoon lid / Membre ordinaire
€ 17,00

Beschermend lid / Membre protecteur
€ 19,50

Weldoend lid / Membre bienfaiteur
€ 24,50

Erelid / Membre d'honneur
€ 37,00

**Abonnement buitenland
Abonnement étranger**
€ 33,00

Te storten op rekening
A verser au compte
551-2731300-43
van / de Hulpbetoon / Neptunus

Uitgever - Editeur

**Vereniging voor Hulpbetoon in de Marine VZW
Association d'Entraide de la Marine ASBL**

BP 44, 8380 Zeebrugge

Tel. : 050/55.87.38 (iedere donderdag, chaque jeudi)

Fax: 050/55.09.15

E-mail: neptunus.marine@mil.be

Directeur van het tijdschrift - Directeur de la revue

M. Hellemans

Hoofdredacteur - Rédacteur en chef

J.-C. Vanbostal

Lay-out

J. Leye

Fotobewerking - Traitement des photos

A. Coupé

Vertaling, verbetering - Traduction, correction

J. Boesmans

Publiciteitswerving - Service publicité

J.-C. Vanbostal

Redactieraad - Comité de rédaction:

Voorzitter - Président: J-C Liénart

L. Delprat, J-P. Hosdain, A. Jacobs, J. Leye, L. Naessens,
F. Philips, H. Rogie, J.- C. Vanbostal, M. Van Bussel,
E. Van Haverbeke, H. Drago, J.-Y. Patris.

Politiek en confessioneel onafhankelijk tijdschrift.

Revue libre de toute attache politique ou confessionnelle.

*Alle artikels worden gepubliceerd onder de verantwoorde-
lijkheid van de auteurs en vertolken niet noodzakelijk de
mening van de Marine.*

*Les articles sont publiés sous l'entière responsabilité de
leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement l'opinion de
la Marine.*

*Niets uit deze uitgave mag verveelvoudigd en / of openbaar
gemaakt worden zonder schriftelijke toestemming van de
auteur.*

*Aucun article de cette revue ne peut être reproduit, par
quelque moyen que ce soit, sans autorisation écrite de
l'auteur.*

ISSN 0028-2790 - © Neptunus vzw/asbl Oostende

Aangesloten bij de Unie der Belgische Periodieke Pers
Membre de l'Union de la Presse Périodique Belge

Verantwoordelijk uitgever - Editeur responsable

Jean-Claude Vanbostal - Camiel Van Den Busschestraat, 89
8310 Assebroek

Cover : © Fr. Philips F 931 Louise Marie - A'pen - 04.2008



INHOUD

SOMMAIRE

nr 3

december
décembre

2011

Un message du Commandant de la Composante Marine	
Boodschap van de COM	130-131
Nos armements de navires de mer au XIXème et au XXème siècle à Ostende et à Nieuport (VIII)	
L'Entre-deux-guerres: 1919-1939	
par A. Delporte (†)	132
De geschiedenis van de Belgische lichtschepen tot 1950	
door M. Maerckaert	140
Quelques extraits de mes souvenirs à la Royal Navy	
par M. Soumoy	144
Eerbetoon ter gelegenheid van 175/100 jarig bestaan KMS	
door A. Merckx	146
Techniques de Tir au Combat et Tireur d'élite à la Marine	
par J.-P. Hosdain	148
Interview 1LZ Jurgen Van Daele, bevelhebber BNS Narcis	
door G. A. H. Toremans	151
L'Agence-MDK' réceptionne ses nouveaux bateaux-pilotes!	
par Saint Bernard du Spuikom	153
De Schelde van Antwerpen naar Vlissingen naar een oude Atlas anno 1928	
door M. Maerckaert	154
Interview with Admiral James G. Stavridis	
Supreme Allied Commander Europe (SACEUR)	
Commander European Command (COM EUCOM)	
door G.A.H. Toremans	157
Info Marine	162
Miniship Belgium 2012	169
Een Belgische primeur: ons land heeft nieuwe antipiraterij-wet	
door H.P. Rogie	170
France	
par J.C. Liénart	172
Des 'privés' pour combattre la piraterie	174
Over nitraten, terroristen, bloei en teloorgang van de Kaap Hoorn zeilvaart naar Chili	
door R. Ghys	175
Les défenses européennes en régression	
par H. Rogie	179
De Middellandse Zee	
door H.P. Rogie	181
The manoeuvre 'To Heave-To' on board sailing-vessels	
door R. Ghys	182
Rusland bouwt marinebasis uit in Syrische zeehaven	
door H. Rogie	186
Toespraak Kapitein-ter-zee Patrick Van den Bulcke ter gelegenheid van zijn afscheid als commandant van NAVDETANT	188
Vlootbezoeken	190
Lijst gepensioneerden/Liste des pensionnés	191
Overlijdens - Décès	191
Leden Weldoeners / Membres bienfaiteurs	192

Un message du Commandant de la Composante Marine

Après 6 mois passés à la barre de la Marine, c'est avec plaisir que je m'adresse aux lecteurs de Neptunus.

J'assimile le rythme soutenu de ma fonction. L'opération 'Unified Protector', sous l'égide de l'OTAN, a entretemps pris fin, le coup d'envoi du programme de consolidation du Léopold I a été donné, le Godetia subit un gros entretien avant un nouveau cycle de préparation et d'opérations et la flotte RDS continue à effectuer ses tâches journalières en Mer du Nord.

Nous avons célébré en 2011 le 70ème anniversaire de la Section Belge de la Royal Navy. Durant les Journées Portes Ouvertes, qui soit-dit-en-passant ont été un très grand succès, nous avons pu mettre en avant et remercier les personnes qui sont à l'origine de notre Marine. Ceci aux sens propres et figurés. Ils ont pu se rendre compte, de visu, du professionnalisme et du dévouement de la jeune génération de marins. Notre métier attire encore et toujours les jeunes! J'ai moi-même pu apprécier ce fait lors de la Journée des sous-officiers ainsi que lors l'entrée académique des nouvelles promotions dans les différentes écoles d'officier.

A tout seigneur tout honneur ! Je ne peux suffisamment insister sur la tâche particulièrement réussie des chasseurs de mines Narcis et Lobelia. Pouvoir déclarer les entrées des ports Libyens libres de toutes mines était crucial pour le pays. Cela a rendu l'acheminement de l'aide humanitaire possible et a posé la première pierre pour la relance d'une activité économique normale autour de ces ports. Avec nos partenaires britanniques et néerlandais, nous avons fourni un effort très soutenu afin d'atteindre ces buts. Le personnel de NAVLOG a de par sa disponibilité et son engagement offert un soutien non négligeable aux navires belges et néerlandais. Ce soutien entre parfaitement dans le cadre de l'esprit de coopération des accords MATLOG BENESAM.

Avec l'entretien et la modernisation au programme, nous pouvons considérer 2011 comme une année pivot pour les frégates et le bâtiment de soutien au commandement et logistique Godetia. Cette période d'entretien permet aux navires et aux équipages de recharger les batteries avant d'entamer à nouveau leur programme opérationnel!

Pendant les nombreux briefings que j'ai reçus et les visites que j'ai pu effectuer, j'ai eu l'occasion de constater que le souci de la qualité est toujours présent chez le personnel. Ceci réchauffe bien sûr le cœur parce que je suis bien conscient que

les conditions de travail ne sont pas partout et toujours optimales. Avec la crise financière en Europe et dans le monde entier, l'incertitude quant à l'avenir est palpable. Grâce à ma présence au conseil de l'Amirauté ABNL, je constate chaque semaine l'impact des profondes réorganisations chez nos voisins du Nord. Nous soulignons et 'protégeons' chaque fois l'intérêt de la coopération entre nos deux marines. Avec raisons!

Ce que le nouveau gouvernement signifiera pour la Défense et la Marine sera bientôt connu. La palette de couleurs dans la base de Zeebruges est pour moi un signe très clair que les réorganisations et transformations successives à la Défense ont laissé des traces. Avec le Conseil de commandement, je m'engage sur une ligne très claire. Je veux partager cette ligne et l'évaluer de manière critique afin de continuer à offrir des perspectives d'avenir à la Marine et à son personnel.

Nous naviguons en eaux troubles et les conditions météorologiques sont un vrai défi. Nous gardons cependant le cap. Maintenons-le, restez positifs!

Amiral de flottille Michel Hofman

Boodschap van de COM

Na zes maanden aan het roer van de Marine neem ik met genoegen de gelegenheid te baat om mij tot de lezers van Neptunus te richten.

Stilaan ben ik het hoge tempo van mijn functie aan het verwerken. Ondertussen is de NAVO-operatie 'Unified Protector' beëindigd, is het startschot voor het instandhoudingsprogramma van de Leopold I gegeven, ondergaat de Godetia een grondig onderhoud alvorens een nieuwe opwerk- en operationele cyclus te starten en voert de RDS-vloot haar dagelijkse taken op de Noordzee uit.

Dit jaar vieren we de 70ste verjaardag van de Royal Navy Section Belge. Tijdens de Vlootdagen, die terloops gezegd eens te meer een groot succes kenden, hebben we de mensen die aan de oorsprong van onze huidige Marine liggen, letterlijk en figuurlijk in de bloemen gezet. Ze hebben zich in de marinebasis kunnen vergewissen van de professionaliteit en de toewijding van de jongste generatie zeemannen en -vrouwen. Ons beroep spreekt jongeren nog steeds aan. Dat heb ik ook zelf kunnen waarnemen tijdens de Dag van de onderofficier en bij de intrede van de nieuwe lichting kandidaten in de verschillende officierenscholen.

Ere wie ere toekomt! Ik kan de zeer succesvolle taak van de mijnenjagers Narcis en Lobelia niet voldoende benadrukken. Het mijnenvrij verklaren van de toegang tot de Libische havens was cruciaal voor dat land. Het heeft de toevoer van de humanitaire hulp mogelijk gemaakt en de basis gelegd voor het heropstarten van een normale economische activiteit rond die havens. Samen met onze Nederlandse en Engelse partners hebben we een enorme inspanning geleverd om deze doelstelling te bereiken. Ook het personeel van NAVLOG heeft door zijn beschikbaarheid en inzet een solide ondersteuning geboden aan zowel de Belgische als de Nederlandse schepen. Deze ondersteuning kaderde volledig in de geest van de overeenkomst MATLOG BENESAM.

Met onderhoud en modernisering op het programma, mogen we 2011 beschouwen als een overgangsjaar voor de fregatten en ook voor het commando- en logistiek steunschip Godetia. Deze onderhoudsperiode laat deze schepen en hun bemanning toe de batterijen op te laden alvorens opnieuw een ambitieus programma tegemoet te gaan.

Tijdens de vele briefings en bezoeken die ik ondertussen heb gekregen en uitgevoerd, heb ik vastgesteld dat de zorg voor kwaliteit nog steeds aanwezig is bij het personeel. Dit geeft natuurlijk een warm gevoel omdat ik me ervan bewust ben dat de werkomstandigheden niet altijd en overal optimaal zijn. Met een financiële crisis die Europa en de hele wereld door elkaar schudt, wordt de onzekerheid over de toekomst zeer tastbaar. Dankzij mijn aanwezigheid in de ABNL-admiraliteitsraad beleef ik wekelijks de impact van de grondige reorganisatie bij onze noorderburen. Telkens onderstreept en 'beschermt' men er het belang van de samenwerking tussen beide marines. En terecht!

Wat de nieuwe regering zal betekenen voor Defensie en voor de Marine, zal binnenkort blijken. Het kleurenpalet in de marinebasis van Zeebrugge is voor mij een duidelijk teken dat de opeenvolgende reorganisaties en transformaties binnen Defensie hun sporen laten zien. Samen met de Commandoraad zet ik mij in om een duidelijke lijn uit te zetten. Ik wil en zal die lijn ook delen en continu kritisch evalueren om perspectieven te blijven bieden aan de Marine en haar personeel.

Wij varen in een woelige zee en de weersomstandigheden zijn uitdagend. Toch houden we een vaste koers. Houden zo! Remain positive!

Flottieljeadmiraal Michel Hofman

Nos armements de navires de mer au XIXème et au XXème siècle à Ostende et à Nieuport (VIII)

L'Entre-deux-guerres: 1919-1939



OSTENDE, VUE GÉNÉRALE DU PORT

Source illustrations: <http://beeldbank.oostende.be>

Nous commencerons ce chapitre par la problématique des gardes-pêche, les **Mathilde** et ses successeurs **Ville d'Ostende** et **Ville d'Anvers** ayant 'disparu' du fait de la guerre. Pour ce qui concerne ce dernier, enregistré à Ostende comme port d'attache en dépit de son nom, rappelons qu'on lui octroya un équipage provenant du 'Dépôt des Équipages' pendant la première guerre mondiale, au cours de laquelle il devint stationnaire aux USA. De méchantes langues dirent même qu'il y constitua une sorte de musée flottant de l'artillerie de marine, avec 1 canon de 90 mm français, 1 de 57 portugais, un de 54 britannique et un mortier belge; en 1918, on lui ajouta même un canon antiaérien 'pompon' français. La **Ville d'Anvers** arriva à Calais le 15 janvier 1918, rééquipée à Lowestoft, et reprit son service comme navire-école de l'artillerie puis garde-pêche, du 17 septembre jusqu'en novembre 1918. Elle rentra à Ostende le 15 novembre et à Anvers le 29 décembre 1918, pour y être rayée du service actif le 9 janvier 1919. Le 5 février, le navire fut retourné à l'Administration de la Marine qui le mit à la chaîne jusqu'en 1923. De cette année jusqu'en 1926, la **Ville d'Anvers** servit de navire-école stationnaire à Ostende puis fut mise à la casse; elle passa Hansweert le 10 novembre 1926 à la traîne des remorqueurs Zeeland et Curator 5, à destination de Hendrik Ido Ambacht pour y être démolie par Frank Rijksdijk. On n'avait plus entendu parler de la **Ville d'Ostende**, capturée par les Allemands en 1914, mais avant son der-

nier voyage mystérieux évoqué plus haut, on nota le 10 février 1915 que les Allemands lui avaient coupé les mâts et abattu les superstructures du pont pour y construire une sorte de baraquement. Le 25 juin 1919, la Belgique récupéra un petit torpilleur qui avait été lancé en 1915 et appartenu à la 'Flandernflottille'; mis à la chaîne à Hellevoetsluis le 15 novembre 1918, il fut 'offert' à notre pays et porta successivement les matricules A20 et A9 avant d'être baptisé **Westdiep** en 1931. Il fut enregistré par Marine de l'État et eut Ostende comme port d'attache. Enfin, en juin 1920, le pays fit l'acquisition du **Zinnia** anglais, une autre unité de guerre datant de 1915, qui jaugeait 890 tonnes brutes.

Au 1er janvier 1919, notre flotte marchande ne comptait plus que 58 navires de mer, dont 3 voiliers et 3 nouvelles unités mixtes, à voile et à moteur. Parmi les navires survivants, il restait cependant 55 unités existant avant 1914, et 6 des navires acquis pendant la période 1914-18; nous y trouvons les 3 navires de Cockerill, **Rubis**, **Saphir** et **Topaze**, ainsi que les **Clara** et **Moucheron**, tandis que la **Ville d'Anvers** avait donc elle aussi échappé au désastre. Enfin, la **Gabriella**, mise en chantier en 1914, fut remontée et remise en chantier. Mais, tout comme ce fut le cas pour nos pêcheurs, il y eut encore des pertes par suite de la guerre en 1919. Plusieurs navires rentrèrent encore au cours de cette année à Anvers, mais toujours en triste état. Évoquons ici



“Saphir”

ce qui advint de quelques-unes des unités citées au chapitre précédent. Tout le port de Bruges et le canal maritime jusqu'à Dudzele furent mis à sec par pompage afin de pouvoir déblayer les darses et les quais de tout le matériel, grues etc. ainsi que des quelques navires que les Allemands y avaient détruits lors de leur fuite. On put ainsi récupérer le p/s **Princesse Henriette** qui fut découpé au chalumeau, à sec. Le **Rio Pardo** fut renfloué et acheté par Marcel Goossens qui le revendit presque immédiatement à **Cockerill** pour reconstruction, et qui deviendra leur **Émeraude**. Les **Niobé** et **Lestris** furent renfloués et revendus à **Stocker** le 25 mai 1920; en 1921, ils étaient encore en réparation, ce qui dura jusqu'en 1925 pour le **Niobé**. Enfin, trois épaves furent récupérées à Bruges et Zeebruges par la Régie de la Marine: **Mids-**, **West-** et **Gelderland**, qui furent vendus en 1920 à la Société Navale Charbonnière. Le **Midsland** s'échoua en novembre 1921 au large de Knokke et sera vendu en 1922. Le 15 mars 1922, les **Gelderland** et **Westland** furent vendus à la Scheepvaart & Steenkolenmaatschappij de Rotterdam. La ligne Ostende-Douvres rouvrit dès le 18 janvier 1919 après un reconditionnement rapide de plusieurs de ses navires, tels la **Ville de Liège**, premier des mailboats restitués à la Belgique après un rapide 'refit' en 1918, et qui fut suivi des **Rapide** et **Princesse Clémentine**. Ce service eut huit navires en opération. L'**Émeraude** fut récupérée par l'État et reprit ses recherches hydrographiques sur l'Escaut et la **Belgique** le fut par l'Armée; la **Princesse Joséphine** fut cependant mise à la casse. Le canal Gand-Terneuzen ayant été ouvert à la navigation le 15 mars 1919, le 21, un premier steamer de haute mer put le remonter après la guerre: le s/s **Millinchoet**, navire américain en provenance du Golfe du Mexique, d'un tirant d'eau de 23 pieds.

La reconstruction de notre flotte allait alors être entamée, notamment par l'adjonction de toute une série de navires ex-allemands, à titre de 'réparations de guerre'. Mais il y eut également des achats. Parmi les navires marchands 'récupérés' d'une manière ou

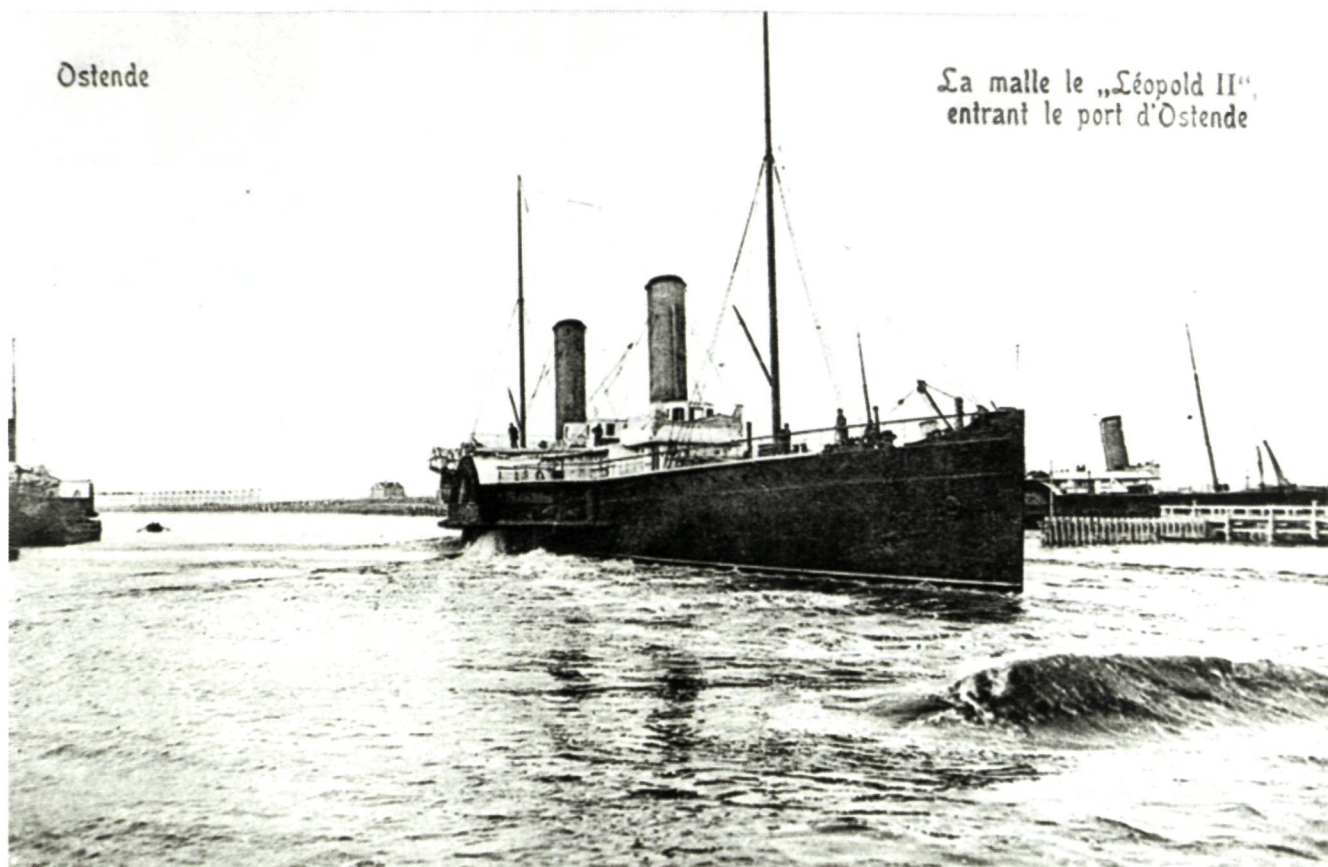
d'une autre à l'ennemi, notons le vapeur **Edea**, construction allemande datant de 1908, trouvé à Ostende en décembre 1919 et qui fut transféré à l'État avant d'être octroyé à la CNBTM et devenir ainsi en 1921 le **Maroc** de l'armement **Deppe**. Notons qu'à titre de réparation, nous 'héritâmes' également d'une petite flotte de guerre, du fait d'un grand nombre de navires allemands abandonnés, principalement à Bruges: 5 torpilleurs de 258 tonnes, 9 de 90 tonnes ainsi que 17 unités plus petites dont des remorqueurs. Pour 1919, nos pertes furent encore de 10 navires de mer, à comparer maintenant avec non moins de 97 gains !! Parmi ces derniers, notons les renflouements des **Rio Pardo**, **Niobé** et **Lestris**. Le retour des chalutiers à vapeur ne se fit que lentement, à la fin de 1919 et en 1920, les conditions de pêche étant alors plus avantageuses depuis les ports anglais. Quant à nos bateaux-phares, voici ce qu'en dit la presse: « L'ancien **Wandelaar** à moitié démolé par les Allemands se trouve au dock du Zeewezen; le second **Wandelaar** est en place; le **Wielingen**, coulé à Zeebruges, a été relevé et se trouve sur le Vissersbank où il sera examiné; et le **Westhinder** est au Marinedok où on le remet en état. » Au 1er janvier 1920, notre flotte marchande comptait déjà 145 navires de mer. Pour ce qui concerne les navires enregistrés à la côte, la liste officielle comportait les 4 remorqueurs d'Ostende et un à Nieuport, 9 malles Ostende-Douvres, et la **Ville d'Anvers**. La flotte de l'État comptait encore 2 bateaux-phares et 3 bateaux-pilotes. Mais la marine marchande se résumait aux **Abeille**, **Zwaluw** et **Moucheron**; la **Clara**, dont le port d'attache était Nieuport, bien que les bureaux de la Handel & Scheepvaart fussent toujours à Ostende, au n°42 de la E. Beernaertssstraat; et les trois caboteurs de Cockerill, les **Saphir**, **Topaze** et **Rubis**, bien que ce dernier eût alors Anvers comme port d'attache, alors que la John Cockerill Line était sise exclusivement au Bassin, à Ostende. Mais il y avait encore le **Gaby** de 1918, peut-être celui-là même de 1909 qui avait fui Ostende en 1914, mais enregistré alors par la S.A.



“Stad Antwerpen & Ville de Liège”

Ostende

La malle le „Léopold II“
entrant le port d'Ostende



Belge de Transports Maritimes, sise au n° 5 du Quai Brandaris à Ostende, dont John Bauwens était le directeur. Parmi les achats de 1919, notons ceux des Pêcheries du Nord, sises également au n° 5 du Quai Brandaris: **Éliane**, enregistrée à Nieuport et **Odette**, à Ostende. Curieusement, on trouve dans cette liste l'O30 **Nedzumi**, appartenant à J. Baels, qui était considéré comme un navire participant au petit cabotage. Or, ce voilier à machine auxiliaire avait été construit en 1909 à Hoboken et nous ne l'avons pas retrouvé avant la guerre mais bien dans la liste du 1er janvier 1922. Pour la petite histoire de la pêche, une société nouvelle avait été constituée en 1920 à Bruxelles mais son chalutier à vapeur fut enregistré à Ostende, l'O130 **Boula Matari**. Ajoutons encore l'histoire d'un grand voilier qui se retrouva à Ostende en 1920, le quatre-mâts carré **Seefahrer** de 2.211 tonnes nettes, à deux ponts. Cette ancienne construction anglaise de 1888 passa en 1901 à la marine allemande et navigua pour compte de diverses maisons de Brême. En 1919, il fut saisi par les Anglais et le 'shipping controller' alloua le voilier à l'Italie; mail il ne fut pas transféré. Le 26 août 1920, il arriva à Ostende de Caleta Buena, chargé de nitrate, et y fut mis à la chaîne. Au cours de l'année suivante, il fut alloué à la Belgique et confié à la Régie de la Marine. Mais cette institution le vendit en 1922 à la maison Ch. De Cort & F. Verschueren d'Anvers qui le mit à la casse à Hambourg. Il ne navigua

donc jamais sous nos couleurs. Certains armements à la pêche, comme ce fut le cas auparavant, armèrent également des navires pour le petit cabotage; de ce fait, ils figurent dans les listes officielles belges de navires de mer de notre marine marchande. Nous évoquerons un cas semblable dans la monographie relative aux Pêcheries du Nord (1919-1920), J. Baels en 1920 et de la Société des Pêcheries Polaires, de 1920 à 1926. En 1920, le **Nedzumi** de Baels, précité, fut rayé et repris le 29 avril par les Messageries Fluviales Belges. L'Armement Belge Côtier perdit quant à lui l'**Aigle**, un petit navire qui n'avait jamais été mis en service, le m/s **Zwaluw** le 5 juin, le **Vautour** (qu'il avait repris à l'Armement Pry) le 12 mars, et la **Libellule**, vendue en février mais remplacée par un autre navire du même nom, comme nous l'avons déjà rapporté dans la monographie consacrée au Groupe Decckers; rappelons que l'armement fut liquidé en 1923, après avoir vendu le **Moucheron** en décembre. Le **Gaby** (II ?) fut vendu le 20 février à une maison française et les Pêcheries du Nord furent liquidées entraînant la vente de l'**Odette** en mai, suivie de celle de l'**Éliane** le 5 octobre. La ligne Ostende-Douvres liquida le **Léopold II**, vendu le 30 avril à l'Amirauté, la **Princesse Henriette**, mise à la chaîne puis vendue pour démolition et la **Princesse Joséphine**, dont l'épave fut vendue elle aussi pour la casse. Ces pertes de 1920 furent compensées par la mise en service par Cockerill du **Diamant**

au courant du premier semestre, et l'acquisition du **Rio Pardo** qui sera complètement remis en état et mis en service sous le nom **Émeraude** en 1921, tandis que la **Gabriella** de la Handel & Scheepvaart fut elle aussi, après sa reconstruction, mise en service en 1920 avec Ostende comme port d'attache.

La lecture systématique des journaux de l'époque nous a permis d'apporter quelques précisions au texte de notre étude originale. Entre autres, ceux de 1920 nous apprennent encore que c'est déjà au mois d'avril que l'on annonça l'acquisition du **Zinnia**. Nos bateaux-pilotes, en très mauvais état, ne se risquèrent plus en mer depuis la paix et ce ne fut que le 18 juin de cette année que le **Loodsboot n° 1** quitta le port. Dans les nouvelles inscriptions à la pêche figure l'ancienne **Jacqueline** O130, construite à Selby en 1913, qui fit en 1914 un voyage au Congo, maintenant l'O140 **Raymond**. Ils rapportent encore que l'O152 **Odette** avait été acquis avant la guerre, en avril 1914. Curieusement, ce serait en 1915 que furent vendus en Angleterre le **J. Baels-Maurix** O115 et cette **Odette**, portant alors le numéro de coque O162. En 1920, notons encore l'acquisition de l'O219 **Wotan** par Auguste Brunet et que l'**Iris IV** O74 devint le **Pionnier** O30 des Pêcheries d'Islande. Quant à l'**Avenir** O50, saisi par les Allemands, il fut enlevé par eux le 25 mars 1917. En septembre 1920, un article vaut la peine d'être retenu, car il donne une image de l'état de la navigation fluviale à la côte: « Le service des transports par eaux intérieures (T.E.I.) possède à Ostende 170 grandes péniches et une quinzaine de remorqueurs qui sont, les uns dans le canal de Bruges, les autres dans le bassin d'évolution, depuis des mois et des mois. On s'étonnait, à juste titre, de l'immobilisation de ces remorqueurs et de ces péniches, qui, laissés à l'abandon, sans entretien, se détérioraient rapidement. Des ordres sont enfin venus au sujet de l'affectation de ces bateaux: 138 péniches vont être utilisées immédiatement pour le transport des matériaux vers les régions dévastées, par le canal de Plasschendaale, aujourd'hui remis en état de navigation normale; les autres péniches ont été vendues ou louées à une firme anversoise. Quant aux remorqueurs, ils vont être expédiés à Gand, pour y être réparés ». À la fin de l'année, Ostende comptait 31 chalutiers à vapeur; le **Boula Matari** avait quitté le port pour le Congo fin 1919 et s'y trouvait toujours en 1922, avant d'être vendu à une maison de Dakar en septembre, après être resté longtemps à la chaîne à Boma; il reviendra à Ostende en 1924.

Après la guerre, c'est le début d'une dépression économique de deux ans et demi qui marqua nos armements à partir de 1921. Au 1er janvier 1921, la situation complète

des navires enregistrés à la côte comportait 8 malles Ostende-Douvres, les **Zinnia** et **Ville d'Anvers**, 2 bateaux-phares et 7 bateaux-pilotes (tous des s/s), et la marine marchande comptait les **Abeille**, **Clara** et **Gabriella**, enregistrés à Ostende, et les 5 navires de Cockerill, dont les **Diamant** et **Rio Pardo**, la reconstruction de ce dernier n'ayant cependant été terminée qu'en 1921 quand il devint l'**Émeraude**. Un an plus tard, notons qu'Ostende avait reçu un remorqueur de plus, le **Remorqueur V** (ex-Achille) et que tous les bateaux-pilotes avaient été transférés à Anvers comme port d'attache. La marine marchande comptait encore les **Abeille** et **Moucheron**, les 5 navires de Cockerill, les deux de la Handel & Scheepvaart, ainsi qu'un nouveau venu, la **Fanny**, chalutier à vapeur des Pêcheries Polaires. Mais il est curieux de constater que cette liste comporte à nouveau une **Gaby** O82 construite en 1909 et un **Raymond** O40 datant de 1910, appartenant aux Pêcheries à Vapeur. De même, on y trouve à nouveau deux unités de l'**Tbis**, les **Ibis V** et **VI**. Enfin, le **Nedzumi** des Messageries Fluviales Belges d'Anvers y est repris sous enregistrement O30 avec Ostende comme port d'attache ! La **Princesse Clémentine** fut la première malle à aubes qui reprit le service Ostende-Douvres, en mars 1921. En janvier 1922, la presse décrivait ainsi l'agonie du s/s **Midsland**: « Au cours de la tempête qui a sévi brusquement dimanche dans la matinée, le steamer Midsland, naviguant sous pavillon belge, a été jeté à la côte entre Heist et Duinbergen, près de la batterie établie dans les dunes. Sortant du canal de Bruges à destination d'Immingham, le navire fut surpris par les bourrasques dans le port même. L'ancre jetée ne parvint pas à mordre et le navire fut dressé vers les dunes de Heist, puis défila devant le village tirant toujours son ancre. Il s'éloignait enfin vers le large, grâce à la marche forcée imprimée à la machine, quand la tempête redoubla de fureur. On croyait le navire sauvé quand on le vit réapparaître, se rapprochant du rivage. Un moment on s'attendit à voir le navire se briser sur un brise-lame mais une manœuvre du capitaine évita la catastrophe. L'équipage, y compris le capitaine Bollaerts, est sain et sauf. Le navire repose sur l'estran d'où il sera difficile de le dégager, tant il est éloigné de la mer. » Les journaux parlèrent encore longuement de la **Fanny** O100 des Pêcheries Polaires, construite en Norvège pour la navigation au grand Nord, à l'occasion de sa dernière campagne. 1922 fut par ailleurs l'année du record absolu du nombre de navires de mer belges: 204, auquel il faut encore ajouter une unité en cours de reconstruction (jusqu'en 1923). Cette année, le nombre de malles de la ligne Ostende-Douvres retomba de 9 à 7 unités tandis que deux nouveaux bateaux-phares

furent enregistrés. Le **Remorqueur I** fut rayé tandis que le **Remorqueur V** fut réaffecté à Blankenberge. Deux navires marchands furent vendus au cours de cette année: le 17 mars, la **Gabriella** en Nouvelle Zélande; et l'**Abeille** à une maison hollandaise de Groningen, le 24 novembre.

Le 21 janvier 1923, la Belgique et la France envoyèrent des troupes d'occupation dans la Ruhr, question de se 'payer en nature' comme les Allemands prétextaient ne plus pouvoir s'acquitter des réparations exigées par la Commission des Réparations (la coquette somme de 132 millions de marks-or !); elles y resteront jusqu'en 1924. Cette année fut une année de crise pour notre marine marchande; la flotte belge avait atteint son record de tonnage, mais d'incessantes ventes et finalement la seconde guerre mondiale feront qu'il faudra attendre 1959 pour atteindre à nouveau ce tonnage. C'est cependant en 1923 que fut enfin mise en service une malle supplémentaire par la ligne Ostende-Douvres. Il y en eut donc 8 au 1er janvier 1924, mais les plus vieilles unités furent liquidées en 1924 et 1928. Il faudra alors attendre 1930 pour retrouver le nombre de 9 et non plus 6, mais dont alors 4 navires plus impressionnants, de 3.087 tonnes brutes. En 1931, on put dès lors à nouveau en liquider 3, à la réception d'encore un nouveau navire; le 1er janvier 1932, il ne restait plus que 2 unités d'avant-guerre sur les 7 en service, qui furent d'ailleurs supprimées au courant de l'année; un remplacement se fit en 1933 et le 2 août 1934 fut mis en service le **Prince Baudouin** qui battit le record mondial de vitesse pour un navire marchand, avec plus de 25 nœuds aux essais. Le vieux **Stad Antwerpen** fut alors mis à la casse et l'on se retrouvait avec 7 malles. Cette situation dura deux ans. En 1936, la **Ville de Liège** fut remise en service sous le nom **London-Istanbul** après transformation en car-ferry. Et une autre malle entra encore en service en 1937, de telle manière à offrir dès ce moment un service sur base de 8 navires. En 1939, le nombre atteint à nouveau 9 unités. Pendant cette période, l'Administration de la Marine transféra en 1923 le **Remorqueur III** à Nieuport, qui recevait également un nouveau navire, le **Remorqueur VI**. Mais il n'y a plus à Blankenberge le **Remorqueur V**, qui rentra à Ostende. En 1923 entrèrent également en service à Ostende deux petites unités: **Oithona**, un 'steam yacht' de 31 tonnes nettes et 70 tonnes brutes, muni d'un moteur de 80 CVI qui avait été construit à Londres en 1887 et fut affecté à un nouveau service, 'Sciences & Arts'. L'autre était la **Victoire**, un vapeur de 71 tonnes nettes mais 242 tonnes brutes, doté d'un moteur de 64 CVI; elle avait été construite comme chalutier à Tönning en 1908 et fut armée

par les Ponts & Chaussées. En 1914, le chalutier avait été repris par la Marine Impériale; lors de sa retraite de novembre 1918, le navire fut utilisé pour éperonner la vieille malle **La Flandre** et bloquer ainsi le chenal entre les estacades d'Ostende en explosant. Il fut récupéré par les Anglais en 1919 et amené à Gand pour y être réparé. Toujours en 1923, l'**Tbis V** fut vendu, le 10 août, à une maison de Bilbao; il ne subsistait donc en 1924 que l'**Tbis VI**. Comme navires marchands ou assimilés, on avait encore la **Clara** de Nieuport, la **Fanny** de la Société des Pêcheries Polaires de Bruxelles et les cinq caboteurs rapides de Cockerill. Relevons encore au 1er janvier 1923 le **Mouche-ron** qui sera vendu en fin d'année, et l'**Yvonne** O60 de Rau ainsi que les **Noordzee I** O69, **Noordzee II** O70 et **Noordzee III** O30, ex-Nedzumi. Mais au 1er janvier 1924, année de crise, les deux premiers **Noordzee** avaient disparu des listes, vendus. Ils furent cependant remplacés par de nouvelles constructions sorties d'un chantier ostendais. Un autre petit navire, ancien mouilleur de mines allemand apparaît lui aussi dans la presse ostendaise: « Le Resolut appartenant à M. Henri Lilar d'Anvers se trouve dans nos bassins où il est à vendre » (Écho 14/3/1923). Enfin, un nouvel armement, mais de courte durée, avait été créé en 1923, la maison M.A. Ramet & C°, dont les bureaux étaient sis rue du Quai, 53; **Jacques Ramet** avait repris en 1923 un navire hollandais auquel il donna son nom, Jacques Ramet. Il s'agissait d'un ancien chalutier, qui venait d'être transformé en caboteur en 1920, jaugeant 110 tonnes nettes et 183 tonnes brutes, pouvant charger 230 tdw; c'était un navire datant déjà de 1890, construit à Kinghorn, dont la machine avait une puissance de 300 CVI ou 46 CVN. Comme suite à l'entrée en liquidation de Ramet & C°, le navire fut transféré le 13 juin 1924 à Alphonse Dumon et devint l'**Amand Dumon**, enregistré alors à Nieuport. Le 23 janvier 1924, l'**Tbis VI** fut vendu en Suède, et cette année les caboteurs de Cockerill passèrent à Anvers. Au début de 1925, Ostende n'avait plus que 7 malles et la flotte de l'État s'était enrichie d'un remorqueur. À Nieuport, nous avons la **Clara** et l'**Amand Dumon**. On était presque heureux à Ostende de compter comme navires marchands l'**Yvonne** de Rau et deux nouveaux chalutiers à moteur, les **Noordzee IV** et **Noordzee V**, y construits en 1925. En février 1926, on apprit qu'un « vieil armement ostendais disparaît: les bâtiments de la firme Vandewalle ont été vendus pour être démolis ». En 1926 furent rayés le **Grand Remorqueur** à Ostende et le **Remorqueur V** à Blankenberge; un n° V réapparut cependant à Ostende en 1929. Ostende reçut les I, II et IV et Nieuport les III et VI. L'année suivante, tous les bateaux de pilotage (12) passèrent à

nouveau à Ostende. Deux des chalutiers **Noordzee** furent perdus en 1926: le III, par accident, le 14 mars, et le IV, vendu à Rotterdam le 11 décembre. Cette année, les **Lestris** et **Niobé**, rescapés dont nous avons parlé plus haut, passèrent de Stocker à Hermans. Quant à la flotte de pêche, elle comprenait au 1er janvier 1927 encore 58 chaloupes à vapeur, 101 barques à voiles, 229 unités à moteur et 171 chaloupes non pontées. Nous avons présenté plus haut l'**Tbis I** qui, une fois rayé comme navire-école, fut reconditionné et devint en 1926 le **Commandant Bultinck**, premier du nom. Le navire fit naufrage le 2 octobre 1929 mais put être sauvé; il ne sera mis à la casse qu'en 1937. Un transfert de 1927 est celui du **Noordzee V** de 27 tonnes nettes et 64 tonnes brutes, qui passa le 10 mars de la S.A. Noordzee, établie au n° 31 de la rue Sébastien, à H. Ghys & L. Zonnekein, d'Ostende. À la liste officielle du 1er janvier 1928, nous trouvons, en plus des **Clara** et **Amand Dumon**, une **Belgica** appartenant à la maison Seghers, sise au Square Clémentine, n° 42; il s'agissait d'un chalutier acquis le 8 juin 1927 et qui appartenait auparavant à la S.A. Pêcheries 'Océanic'. Le chercheur Luc Heijboer de Vlaardingen nous a encore transmis avant son décès quelques notes intéressantes au sujet de ce chalutier. Les journaux hollandais signalaiient en effet que le « motorkotter **Zeemeeuw** RO1, vendu à Anvers et qui a été mis en service sous le nom **Belgica**, fut lancé le 28 avril 1923 par

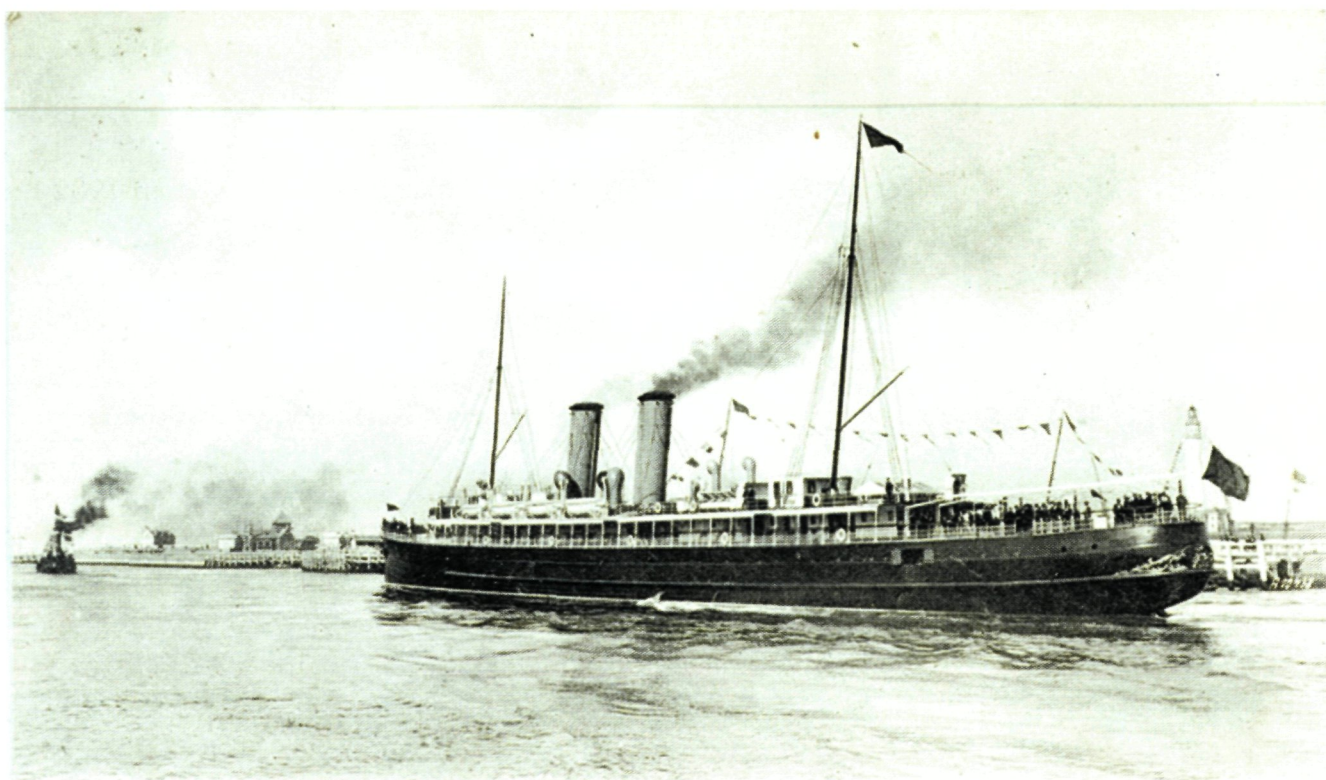
le chantier 's Lands Welvaren de Vlaardingen pour compte de l'armement de Bij à Rotterdam. Ses dimensions étaient 20 x 5 x 2,5 mètres et le navire était doté d'un moteur de 60 chevaux fabriqué par van Berkel ». Le 30 mai 1923, il fit son voyage d'essai et fut livré à de Bij. Le journal Nieuwe Vlaardingsche Courant du 15 janvier 1926 fit paraître l'avis suivant: « Le navire **Zeemeeuw** IJM205 appartenant à C. van der Valk d'IJmuiden a été vendu à l'armement Oceanic d'Anvers et rebaptisé **Belgica**; le 12 janvier 1926, il a quitté Anvers pour un premier voyage à destination de Copenhagen ». Et notre ami de compléter que le **Zeemeeuw** IJM 205 fut acheté le 20 mars 1925 par C. van der Valk d'IJmuiden comme **Zeemeeuw** RO1 appartenant à de Bij de Rotterdam. Le 31 mai 1928, l'**Amand Dumon** fut vendu à une entreprise hollandaise qui en fit un bureau flottant pour deux ans. Mais Ostende avait entre-temps perdu les caboteurs de Cockerrill, passés à Anvers! Nieuportregistra un nouveau caboteur, l'**Anna**, de la Handel & Scheepvaart; au 1er janvier de l'année suivante, on le retrouve cependant enregistré avec Ostende comme port d'attache, tout comme la **Clara**. Nous y trouvons par ailleurs encore le cas d'un chalutier utilisé au cabotage de temps en temps, à savoir l'**Yvonne** de Rau, enregistré O60. De fait, Eugène Rau était le propriétaire de l'**Yvonne** depuis 1922; ce chalutier à vapeur de 153 tonnes brutes fut cependant perdu le 5 février 1930. Or, cette dernière année fut à



nouveau une année charnière pour notre flotte belge. En effet, au lendemain du début d'une crise économique mondiale, le nombre de navires belges ne va que décroître et les petits armements disparaîtront graduellement, en grande partie à partir de 1932. En juin 1930, notre flotte comptait déjà 40 navires désarmés !

Pour 1930, notons toutefois une nouvelle performance des chantiers Cockerill, qui livrèrent trois malles Ostende-Douvres et construisirent leur premier navire à diesel, le caboteur **Améthyste**, bientôt aligné sur la route de Tilbury. Le 24 mars 1930, la Gaby O82 datant de 1909 (69 tonnes nettes et 210 tonnes brutes) de la S.A. des Pêcheries à Vapeur fut vendue en Angleterre. Le 16 avril, ce fut le tour de l'**Éliane** des Pêcheries du Nord, vendue en France. La liste publiée par l'Union des Armateurs le 15 mars 1930 ne comporte plus que deux navires marchands appartenant au port d'Ostende, les **Anna** et **Clara** de la Handel & Scheepvaart, sur un total de 148 navires appartenant à ses membres. Elle mentionne cependant parmi les non-membres Eugène Rau, avec un navire de 209 tonnes brutes et 174 tonnes nettes, ce qui correspond aux caractéristiques du **Raymond**; ce dernier fut perdu en date du 2 juillet 1930, mais déclaré comme tel beaucoup plus tard. Nous y notons encore les navires de Cockerill, enregistrés à Anvers, où le siège était installé au Suikerrui. Au 1er janvier 1931, la liste complète des bâtiments de l'État comportait le **Zinnia**, les **Remorqueurs I, IV et V** à Ostende et **III et VI** à Nieuport; le n° II avait donc disparu. Il y avait alors 13 bateaux-pilotes dont 4 à moteur, ainsi que 3 bateaux-phares. Les **Oithona** et **Victoire** étaient toujours en service, de même qu'un nouveau-venu à l'Administration, le voilier **Stroombank** de 16 tonnes nettes et 65 tonnes brutes, construit à Ostende en 1912; il s'agissait de l'ancien **Pilote n° 2**, qui restera en service à la Zeevaartschool jusqu'en 1940 puis disparut aux mains des Allemands. Enfin, mentionnons les torpilleurs à vapeur **Westdiep** de 110 tonnes brutes et 1085 CVI construit à Stettin en 1915, et **Wielingen** de 169 tonnes brutes et 2.500 CVI, construit lui aussi à Stettin, en 1916; tous deux ainsi que deux autres furent remis en état par le Corps de Marine en 1931. En 1932, les **Westdiep** et **Wielingen** passèrent à la Zeevaartschool, dont le **Comte de Smet de Naeyer** fut désaffecté avant de passer au chantier de démolition en 1934. En 1931, le nombre de remorqueurs de l'État fut réduit aux seuls I, IV et V, affectés à Ostende, qui reçut cependant les deux premiers bateaux du 'Loodswezen'; l'année suivante fut rayé l'**Oithona** et Ostende reçut un nouveau remorqueur, le **Zeeleeuw**, rejoint en 1933 par le **Zeehond**, baliseur de l'Administration

de la Marine, mais qui ne sera mis en service qu'en janvier 1936. La **Princesse Élisabeth**, ancienne malle Ostende-Douvres mise en service en 1905, servit à partir de mai 1931 comme navire stationnaire pour l'École de Navigation d'Ostende; le navire fut démoli en 1933. Cockerill lança en 1932 un nouveau caboteur pour sa ligne de Tilbury, l'**Améthyste**, enregistré cependant à Anvers mais qui fit, comme les autres, la navette entre Ostende et l'Angleterre. En 1932, notre flotte comptait non moins de 62 navires en chômage ! Cette année, notre marine marchande enregistra 26 pertes pour seulement 3 acquisitions, mais qui le furent toutes par des armements actifs à la côte. Il s'agissait toutefois à nouveau de forts petits navires: le voilier à moteur **Yolande** de Fr. Verbiest; un navire présenté comme un nouveau **Raymond** de Rau, qui fut construit à Selby en 1913 mais acquis en 1930 alors que les listes officielles n'en font mention qu'à partir de 1933; et l'**Améthyste** de Cockerill, bien que son port d'attache fût Anvers. En 1933, Cockerill armait donc six navires, dont la toute nouvelle **Turquoise**. Cette année, le 19 septembre, la **Yolande** fut rayée, désaffectée; ce navire de Verbiest n'était donc resté qu'une seule année en service. Notons encore aux bassins à Ostende en 1933 le petit vapeur **La Surprise** dont il est amusant de conter l'histoire. Le baron Pierre-Henri de Caters, fils d'Amédée, naquit en 1875. Nous avons lieu de croire que c'est lui qui fut notre 'recordman' de vitesse en auto et sur l'eau, respectivement en 1904 et 1906. De 1909 à 1911, il devint célèbre pour ses 'cabrioles aériennes' et devint en quelque sorte notre 'aviateur pionnier belge'. Lorsque la première guerre mondiale éclata, bien qu'il ne fût plus 'mobilisable', il s'engagea avec son avion personnel !! C'est certainement ce personnage haut en couleurs qui fut l'armateur entre 1933 et 1934 du vapeur **La Surprise** de 629 tonnes, ex-Scheldedam de la Zeevaart Maatschappij et enregistré officiellement à Anvers pour compte de la Société d'Exploitations Maritimes et de Recherches Scientifiques et Industrielles S.A. de Bruxelles. Ce navire, construit en 1918, aurait été prévu pour la pêche de perles en mer Rouge, et aurait dû quitter Anvers en février 1933. Mais, complètement remis à neuf, il quitta Anvers pour Ostende où il resta à la chaîne pendant des mois, jusqu'à être revendu en 1934 au capitaine Fleurbay, qui le rebaptisa **Oscar Edu** et le fit passer d'abord au registre panaméen puis au pavillon belge. Mais le vapeur disparut le 15 mars déjà, chargé de ciment, lors d'un voyage d'Anvers à Galway; cette catastrophe fit sept noyés. À la liste officielle du 1er janvier 1935, on retrouve le **Raymond** de Rau, le seul de notre marine marchande à encore être enregistré à Ostende, tandis qu'à Nieuport existent toujours les **Anna** et **Clara**. Cette année-là,



La malle à turbines „Princesse Elisabeth“

Ostende

dans la nuit du 16 au 17 septembre, eut lieu une terrible tempête à la côte. Le **Remorqueur I** fut vendu au chantier de démolition le 29 mai 1935 et le n° IV sans doute rebaptisé n° I, que l'on retrouve jusqu'en 1938. En octobre 1936 furent encore rayés les anciens caboteurs ostendais **Topaze** et **Rubis**, datant de 1897 et mis à la démolition. Enfin, en 1936, un autre petit navire vint rejoindre le **Raymond** à Ostende, le **Compass** O104 de 156 tonnes nettes et 294 tonnes brutes, construit à Glasgow en 1920 et acquis par Auguste Brunet. Mais le **Raymond** sera vendu le 17 novembre 1938. La **Turquoise** s'échoua à Ostende le 27 janvier 1937 par épais brouillard, mais fut dégagée. Au 1er janvier 1939, il ne nous restait plus que le **Remorqueur V** et le **Zeeleeuw**. Pour en terminer avec ces unités spéciales, jetons encore un coup d'œil à l'inventaire de janvier 1940: on y trouve toujours les **Zinnia**, **Stroombank**, **Westdiep**, **Wielingen**, **Victoire**, **Remorqueur V**, **Zeeleeuw** et **Zeehond**, ainsi que 4 nouvelles unités: les vedettes R1 et R2; un bateau à moteur de 283 tonnes brutes construit en 1939 pour la Zeevaartschool, le **Paster Pype**; ainsi qu'un garde-pêche, 'navire de guerre' important mais toujours en cours de construction, le vapeur **Artevelde** de 30.000 CVI. En 1939, la flotte marchande belge comptait encore 95 navires au 1er janvier; ce nombre tomba à 94 le 3 septembre et 88 le 31 décembre, car nous devions déjà déplorer les premières pertes de guerre; il y en eut officiellement six entre septembre et décembre. Le 21 jan-

vier avait eu lieu la vente de la **Clara** à Pect Rass, une maison de Tallin; elle fut suivie de celle du **Compass** à une maison française le 6 novembre. Seule la maison Seghers avait sauvé l'honneur ostendais, en armant en 1939 la **Renaissance**; cette maison n'eut que celle-ci comme vrai navire marchand, jusqu'en 1947.

Le 30 juillet 1939, on avait encore inauguré avec faste le canal Albert à Liège; mais le 26 octobre, le vent tournant décidément d'une manière dangereuse et notre pays n'ayant plus de marine de guerre à proprement parler, le Corps de Marine réquisitionna deux quasi-épaves, les **Loodsboot 4** et **6**. Au 1er janvier 1940, notre flotte côtière était donc réduite aux seules **Anna** de Nieupoort et **Renaissance** à Ostende, tandis que Cockerill était toujours officiellement installé à Anvers. A Zeebruges, les entreprises Decloedt & Fils avaient quant à elles deux remorqueurs, les **Ostende 1** et **2**, ainsi que de toute une série de dragues, dont certaines étaient, il est vrai, enregistrées à Ostende. Mais le siège de cette maison créée en 1933 était à Bruxelles. En 1940, à la veille de la guerre, notons cependant le lancement d'une petite unité par un chantier A. Deweert dont nous évoquerons bientôt encore le nom, ainsi que dans le cadre du commerce du bois, la création d'un armement par la future S.A. Importation de Bois, alors encore la maison Snauwaert.

À suivre.

A. Delporte (†)

De geschiedenis van de Belgische lichtschepen tot 1950



De Belgische Noordzeekust is bezaaid met zandbanken. De talrijke schipbreuken en strandingen noopten in het verleden tot het uitleggen van lichtschepen, om gevaarlijke plekken te markeren en schippers de mogelijkheid te bieden zich te kunnen oriënteren in dit labirint. Hoewel België een korte kustlijn heeft, zijn er maar liefst vier licht-

schipstations actief geweest: Paardemarkt, West-Hinder, Wielingen en Wandelaar.

De Belgische lichtschepen hebben het zwaar te verduren gehad. Aanvaringen kwamen veelvuldig voor, met grote schade en soms zelfs het zinken van het lichtschip als gevolg. Tijdens WO II zijn alle nog actieve lichtschepen en de reserveschepen tot zinken gebracht door Duitsers, Engelsen of Fransen. In de periode 1950-1951 is een nieuwe vloot gebouwd, bestaande uit drie identieke lichtschepen die bij toerbeurt dienst deden op de twee overgebleven stations West-Hinder en Wandelaar. In 1968 werd de West-Hinder 1 uit dienst genomen. In 1992 volgde nummer 3 en in 1994 werd de West-Hinder 2 als laatste lichtschip voorgoed binnengehaald.

Ik heb met de hulp van Cees Tijssen en Peter Kouwenhoven geprobeerd de geschiedenis van de Belgische lichtschepen te reconstrueren. Een probleem daarbij was dat er veel archiefmateriaal verdwenen is tijdens de oorlog. En de bronnen die er zijn spreken elkaar gedeeltelijk tegen. Met name over de nummering van de lichtschepen bestaat verwarring. Het was dus echt puzzelen om het spoor van de diverse lichtschepen te volgen. Een deel van de puzzelstukjes ontbreekt nog, maar toch is er een levendig beeld ontstaan van dit stukje van de nautische geschiedenis van België. In dit deel wordt de periode tot 1950 beschreven, aan de hand van de gebeurtenissen rondom de vier lichtschipstations.

Station Paardemarkt

Op 5 november 1848 werd het eerste Belgische lichtschip uitgelegd bij de zandbank Paardemarkt, schuin tegenover de monding van het Zwin. Het was een houten schip met een romp bekleed met koperen platen ter bescherming tegen boorwormen. Door verzanding veranderde de situatie rond de Paardemarkt zodanig dat een lichtschip op deze locatie in 1868 niet meer nodig was. Het station werd opgeheven en het lichtschip werd verplaatst naar de monding van de Wielingenpas.

Station Wielingen

Nederland en België hebben na de scheiding vele decennia gediscussieerd over de verantwoordelijkheid voor de bebakening van de Schelde en de soevereiniteit over de belangrijke vaargeul Wielingen. België wilde al in 1847 een lichtschip plaatsen in de Wielingen. In 1866 stemde Nederland daarin toe, ondanks het feit dat de discussie over de soevereiniteit bij lange na niet was afgerond (pas in 1996 kwam het tot een akkoord!).

Op 24 januari 1868 werd station Wielingen geopend en kreeg de 'ex-Paardemarkt' de naam Wielingen. In de nacht van 27 op 28 februari 1914 is de **Wielingen** in dichte mist aangevaren door de Zweedse s.s. **Northly**, met zware averij als gevolg. Het lichtschip is na herstelling in dienst gebleven maar later in het jaar van zijn anker losgeslagen en afgedreven naar Nederlandse wateren. Onmiddellijk na de oorlog, in 1918, is het teruggevonden in Vlissingen. In 1920 is het lichtschip van Vlissingen naar Oostende gesleept en na een opknapbeurt uitgelegd als **Wandelaar**. Het station Wielingen is in 1920 opgeheven. Er kwam een lichtboei in de plaats.

Station Wandelaar

Op 20 augustus 1882 werd een nieuw lichtschip uitgelegd bij de Wandelaar: een groepje zandbanken ten noordwesten van Blankenberge. Vanaf 1881 werden lichtschepen genummerd; deze **Wandelaar** was lichtschip nummer 1. Op 25 juni 1904 werd de **Wandelaar** geramd door de viermastbark **Coruña** uit Glasgow, met bestemming Antwerpen, en zwaar beschadigd naar Oostende gesleept. Het schip werd hersteld en teruggelegd op zijn positie. Tijdens WO I is het station Wandelaar naar alle waarschijnlijkheid niet bezet geweest. In 1920 heeft de 'ex-Wielingen', alias 'ex-Paardemarkt', de positie Wandelaar ingenomen. In de jaren 1922 en 1923 werd op de scheepswerf Cockerill in Hoboken een tweetal identieke lichtschepen met een ijzeren lantaarnmast gebouwd: nummer 2, **West-Hinder** (1922) en nummer 3, **Wandelaar** (1923). Op dat ogenblik waren er dus drie Wandelaars. Lichtschip nummer 1 heeft nog als reserve dienst gedaan maar de ex-Wielingen vermoedelijk niet meer. In 1925 werd de **Wandelaar** –welke is onduidelijk– geramd door de Duitse driemaster **O. Botriza** en schipper Frans Brijs overleed aan zijn verwondingen. In 1930 werd de ex-Wielingen naar Oostende gesleept en daar als depotschip gebruikt. In 1934 is hij gesloopt, na 86 jaar trouwe dienst. Het lot van lichtschip nummer 1 is niet helemaal duidelijk. Er wordt melding gemaakt van meteorologische waarnemingen op het schip tussen 1882 en 1934. Mogelijk is het schip direct na deze periode uit dienst genomen. In 1939 was het er zeker niet meer.

Station West-Hinder

Op 15 maart 1864 werd het eerste lichtschip uitgelegd op de West-Hinderbank, ter hoogte van Oostduinkerke, haaks op de kust. Er is verder niets bekend over dit schip. In de jaren 1870-1872 is een tweede West-Hinder gebouwd door scheepswerf Cockerill, toen nog gevestigd in Antwerpen. In de nacht van 12 op 13 december 1912 woedde er een zware storm op de zuidelijke

Noordzee. Op de rede van Vlissingen bevond zich het Duitse stoomschip ss **Eksbatana** met zijn sleep, de lichter Minnie. Met een zeeloods aan boord vertrok het schip naar Engeland. De loods was de vader van de kapitein van de **West-Hinder**. Normaal gaat bij slecht weer de loods mee tot in Engeland. Maar om de loodskosten te besparen werd de loods reeds in Blankenberge terug aan wal gezet. Al snel daarna ging het fout. De **Eksbatana** kwam te dicht bij de **West-Hinder**. Door de daar aanwezige zware stroming werd de lichter gegrepen en tegen het lichtschip geduwd. De **Minnie** bleef aan het lichtschip hangen. De kapitein van de **West-Hinder** liet het anker lichten in de hoop van de **Minnie** los te komen. Doch dit lukte helaas niet. Even later verloor de **West-Hinder** zijn stabiliteit, kapseisde en zonk. Dit alles voltrok zich in een tijdspanne van 20 minuten. In 1912 kwam het tot een proces dat maar bleef slepen en door de oorlog volledig stil viel. Na de oorlog verklaarde de rechtbank te Antwerpen zich onbevoegd. De zaak werd overgedragen aan een Belgisch-Duits scheidsgerecht. In plaats van de geëiste 250.000 Bfr. werd slechts een klein bedrag uitbetaald. Als vergoeding is er wel een nieuw schip gebouwd in Duitsland. In 1928 is in Papenburg op de Jos Meyerwerf een nieuwe **West-Hinder** opgeleverd, vrijwel identiek aan de lichtschepen uit Hoboken.

De Tweede Wereldoorlog

In de jaren dertig bezat het Bestuur van het Zeewezen drie lichtschepen: de in Hoboken gebouwde nummers 2 en 3 en de in Papenburg gebouwde nummer 4. Twee van de drie werden uitgelegd resp. bij de Wandelaarbank en de West-Hinderbank, de derde lag in het Zeewezendok te Oostende voor onderhoud of herstel. Over de gebeurtenissen tijdens de eerste oorlogsdagen zijn de diverse bronnen het niet met elkaar eens. De meest waarschijnlijke toedracht is volgens ons als volgt: op 1 oktober 1939, na het uitbreken van de oorlog tussen Duitsland en Polen, werden de dienstdoende lichtschepen binnengehaald. Begin april 1940 werd op verzoek van de zeevarenden de **Wandelaar** teruggelegd op zijn positie. Vermoedelijk was dit lichtschip het nummer 4, dat als reserve dienst deed. Op 24 april 1940 liep het schip averij op en werd het de haven van Oostende binnengesleept voor herstel. Begin mei 1940 werd het schip teruggelegd. Op 10 mei vielen de Duitse troepen België binnen en kort daarna werd de **Wandelaar** op zijn ankerplaats tot zinken gebracht.

De overgebleven lichtschepen werden op 18 mei 1940 weggesleept vanuit Oostende richting Dieppe, om ze in veiligheid te brengen. Lichtschip nummer 3, de andere **Wandelaar**, werd door stoomloodsboot 11 op sleep genomen. Stoomloodsboot 12 ontfermde

zich over lichtschip nummer 2, **West-Hinder**. Kort na het vertrek brak de sleeptros van de stoomloodsboot 11 en liep de **Wandelaar** vast op de Broersbank. Bij het keren van het tij kwam het schip los en strandde vervolgens op de kust vóór Mariakerke. In december 1940 deed de bezetter pogingen om het schip vlot te trekken doch die mislukten. In maart 1941 werd het schip naar Oostende gesleept om het op te knappen. Het lichtschip werd van vijf luchtafweerkanonnen voorzien en als observatiepost uitgelegd ter hoogte van Blankenberge onder de naam **Zephyr**. In februari 1942 werd het schip door bommenwerpers van de R.A.F. gekelderd.

De reis van de **West-Hinder** vanaf 18 mei 1940 verliep heel anders, maar niet minder desastreus. Op sleep richting Dieppe werd het schip ter hoogte van Duinkerke en Calais door Duitse vliegtuigen bestookt. Het schip had 115 personen aan boord: bemanning en familie. Via Dieppe en Le Havre bereikte de stoomloodsboot met zijn sleep op 21 mei de haven van Ouistreham. Op bevel van de Franse marinecommandant mocht de **West-Hinder** de haven niet meer verlaten. Het was niet mogelijk het lichtschip door het kanaal aldaar te slepen, daar men niet over een tweede sleper beschikte om aan de achterzijde van het schip de sleep bij te sturen. De stoomloodsboot 12 is alleen verder gegaan naar St. Malo. De **West-Hinder** werd op 31 mei door de **Zeeleeuw** uit Ouistreham naar Cherbourg gesleept. Daar werd het lichtschip door de Franse marine tot zinken gebracht. Later werd het door de Duitsers gelicht. Het verdere lot van het schip is niet bekend. Het Bestuur van het Zeewezen vond het na de oorlog niet meer terug. Al met al was er in 1945 dus geen enkel Belgisch lichtschip meer over.

Michaël Maerckaert



De Belgische kust in een atlas uit 1938. Bij de Wandelaar is een lichtschip getekend. Links boven bevindt zich de West-Hinderbank. Daar lag in die tijd ook een lichtschip, maar die positie valt buiten de kaart. De stations Wielingen en Paardemarkt waren al opgeheven (Collectie Michaël Maerckaert)



Het in 1848 gebouwde lichtschip Wielingen, alias 'ex-Paardemarkt' in 1901 (Collectie Michel Forand)



Het in 1882 gebouwde lichtschip nummer 1 omstreeks 1914 (Collectie Michel Forand)



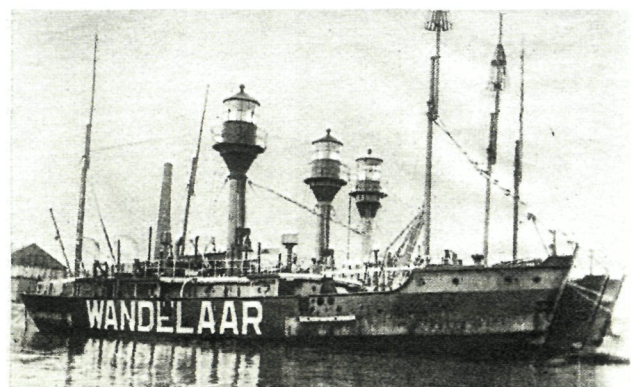
Het in 1923 gebouwde lichtschip nummer 3 omstreeks 1930 (Collectie Michaël Maerckaert)



(onder) Het in 1922 gebouwde lichtschip nummer 2 omstreeks 1930 (Collectie Johan van Wijk)



(boven) Het in 1870-1872 gebouwde lichtschip West-Hinder omstreeks 1910 (Uit de beeldbank van het Vlaams Instituut voor de Zee)



In verband met den gevaarlijken internationalen toestand moesten de Belgische lichtscheep «Wandelaar» en «Westhinder» uit zee naar de haven van Oostende terugkeeren. Ze werden vervangen in de Noordzee door een automatische boei; voor de «Wandelaar» ter hoogte van Wenduine, en voor de «Westhinder» tusschen de Panne en Nieuwpoort.



A.R. Oostende 1940 Strand - Plage Oostende lichtschip. Dated: 1940.

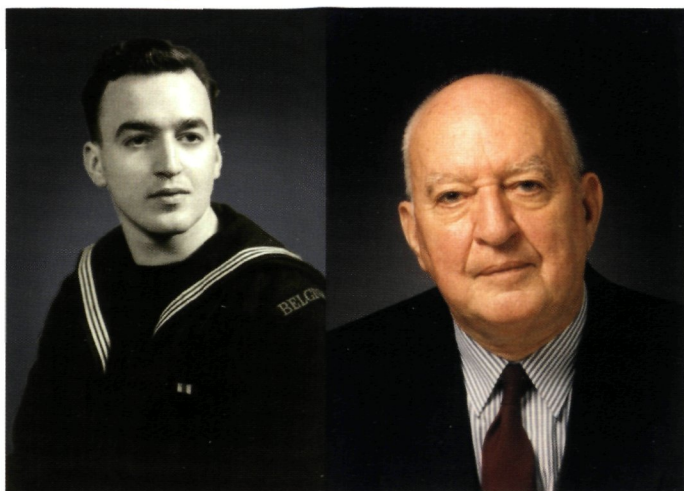
In mei 1940 is lichtschip nummer 3 (Wandelaar) gestrand op de kust bij Mariakerke.

Op 19 oktober 1939 verscheen in de Zondagsvriend het bovenstaande bericht. Op de foto zijn van voor naar achter te zien: de in Hoboken gebouwde lichtscheep 3 (Wandelaar) en 2 (West-Hinder) en het in Papenburg gebouwde lichtschip nummer 4 (West-Hinder/reserve).



Op dit routekaartje van de Stoomvaart Maatschappij Zeeland zijn langs het traject Vlissingen – Folkestone drie Belgische lichtscheep weergegeven: Wielingen, Wandelaar en West-Hinder. In de periode 1882 tot 1920 zijn deze drie lichtscheep tegelijkertijd actief geweest. Het kaartje dateert dus ergens uit deze periode (Collectie Spoorwegmuseum Utrecht)

Quelques extraits de mes souvenirs à la Royal Navy



J'avais 18 ans et j'allais accomplir le geste le plus important de ma jeunesse: quitter Surice, mon village, peut-être pour toujours. Ce fut le cas. Mais même si je m'en éloignai, il reste cependant vivant dans mon cœur et mes souvenirs.

Et le grand jour arriva. C'était le 7 mars 1945. J'étais parti, la veille, loger chez mon oncle à Bruxelles, afin de pouvoir prendre tôt le matin un train pour Ostende. A 12 heures j'entrais à la caserne, non loin de la gare, qui est encore la même aujourd'hui et que je regarde toujours avec émotion. Le lendemain à 7 heures, nous embarquions sur un 'transport de troupes' qui nous conduisit à Tilbury. Et de là nous allions, en train, jusque Londres et ensuite à notre destination finale Skegness, où était installé le Centre d'instruction de la Royal Navy.

Je ne sais plus combien nous étions pour effectuer ce voyage. Ni d'où nous venions. De Bruxelles bien sûr, mais aussi de Flandre et de Wallonie. Je n'ai fait connaissance avec personne. Peut-être parce que j'étais un peu timide, et que les autres, au contraire, me paraissaient exubérants. Nous étions sous la conduite d'un militaire anglais qui nous servait à la fois de guide et de convoyeur.

Le Centre d'instruction de Skegness était établi en bordure de mer, dans un immense et splendide camp de vacances réquisitionné et transformé pour accueillir des milliers de militaires; une partie était réservée aux hommes et une autre aux femmes, très nombreuses dans les armées alliées. Il y avait à Skegness des volontaires de nombreux pays. Mais tous faisaient partie de la Royal Navy, sous un commandement unique. Skegness, comme tous les autres centres d'instruction portait un nom et il était considéré comme un navire de guerre, tant par sa hiérarchie que par son organisation interne; notre camp s'appelait 'Royal Arthur'.

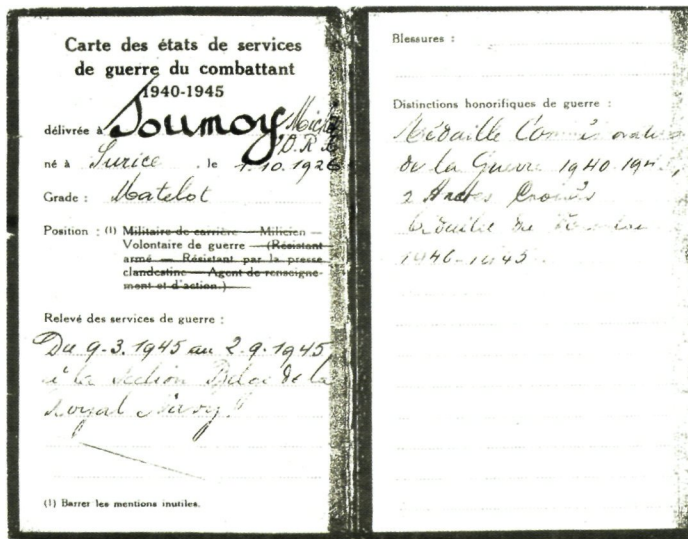
L'armée, durant la guerre, avait cela de précieux, d'agréable, d'enrichissant, qu'il n'y avait aucune frontière entre les hommes: ni pauvres, ni riches, ni paysans, ni aristocrates, ni manœuvres, ni intellectuels, ni wallons, ni flamands. Nous appartenions tous à la même arme: la Royal Navy; nous avions la même solde, nous portions le même uniforme, nous poursuivions le même objectif, nous recevions la même instruction et les mêmes ordres. La seule différence c'était l'âge; il y avait des jeunes de dix-huit ans, comme moi, et des presque adultes dont l'âge du service militaire était depuis longtemps dépassé.

L'instruction à Skegness durait en principe trois mois. Au terme de cette période il était décidé de notre affectation à bord d'un navire ou à un service à terre. Cela dépendait de nos aptitudes, de nos connaissances professionnelles, de nos désirs parfois, mais cela dépendait surtout des besoins de la Marine. Tous les marins du camp, d'où qu'ils vinrent, portaient le même uniforme. Nous nous différencions uniquement par le badge indiquant notre nationalité, qui était cousu sur le haut de notre manche gauche; le mien était donc 'Belgium'.

Au cours de notre instruction nous apprîmes l'essentiel de ce qui doit être connu sur un navire de guerre, mais aussi tout ce qui est d'instruction militaire: la théorie, le drill, le maniement des armes, le tir ainsi que différentes phases de grandes manœuvres, la nuit parfois. Mais à côté de notre instruction nous devions aussi nous occuper de ce qui est plus prosaïquement nécessaire lorsque l'on vit en caserne, loin de chez soi, sans les commodités ou les aides familiales habituelles... Il fallait aussi bien cirer ses chaussures que coudre un badge ou remplacer un bouton, ou encore faire sa lessive.

En fait je ne sais pas ce qu'aurait été ma carrière à la marine de guerre si les hostilités n'avaient pas pris fin pendant mon instruction. C'est le 7 mai que nous apprîmes que la guerre était terminée. On s'y attendait mais néanmoins ce fut un moment de bonheur pour tous, mais qui ne fut guère fêté car nous étions tous consignés au camp. La fin de la guerre modifiait les projets de beaucoup d'entre nous. Ceux qui le désiraient pouvaient être versés sur un navire dès l'instruction terminée, ou être affectés à un centre logistique en Angleterre ou en Belgique, où la Force Navale allait être créée. Il nous fallait toutefois rester pendant un an si nous voulions que notre engagement soit considéré comme service militaire. J'optai pour la Belgique car je n'entrevois plus la possibilité de faire carrière à la Marine.

Et c'est ainsi que je quittai l'Angleterre le 31 mai 1945 avec ceux qui avaient fait le même choix que moi. Après une nuit passée à Ostende, nous partions pour Anvers où l'on devait décider de notre affectation. Mais avant cela j'obtins un congé de cinq jours



pour revoir ma famille; c'était ma première 'permission' depuis trois mois. J'étais heureux, j'allais revoir mon village... Je pris le train tôt le matin pour Charleroi, puis je fis de l'autostop jusqu'au carrefour de 'La Clairière', à l'entrée du champ d'aviation de Florennes, où j'arrivai peu avant midi. Le militaire de garde qui m'avait aperçu prévint un officier; un marin de la Royal Navy à cet endroit n'était pas chose courante. Dès que l'officier apprit où j'allais, il mit une jeep à ma disposition et c'est piloté par un soldat américain que j'arrivai fièrement chez moi. Ma famille ne m'attendait pas; comme on le devine, la surprise en fut d'autant plus grande et les retrouvailles plus chaleureuses. En fait je n'avais été parti que trois mois mais pour moi, dont c'était la première rupture avec mon village, il me semblait que cela avait été l'éternité... Mes cinq jours de congé furent vite passés. J'avais de multiples visites à faire et je voulais aussi revoir tous les coins de mon village auquel j'avais si souvent pensé avec nostalgie durant mon absence.

Je rentrai à Anvers, mais seulement pour une courte période car peu de temps après nous partions à Ostende où j'allais être affecté au service d'intendance et de transport de la section belge de la Royal Navy, dont une partie était rentrée en Belgique. Nous étions une dizaine de marins mais il y avait également des militaires d'autres armes. Nous logions tous dans un petit building, qui n'a d'ailleurs pas changé, à deux pas de la cathédrale SS Pierre et Paul; ce bâtiment avait été baptisé 'Royal Edmund'. Je restai à Ostende plusieurs mois. Nous étions libres presque chaque soir et nous disposions de temps en temps d'un week-end, ce qui me permettait de retourner à Bruxelles ou à Surice. Le soir je fréquentais toutes les localités balnéaires, en tram de la côte, qui était gratuit pour les militaires en uniforme. C'est à Ostende que je connus ma première petite amie; elle travaillait pendant la journée et nous nous retrouvions le soir pour aller au cinéma ou nous promener.

Mon séjour à Ostende n'allait malheureusement pas se prolonger. Je dus rejoindre Anvers où j'allais être affecté au 1er bataillon de Guet; je n'en fus pas heureux, mais il me fallait bien m'y accoutumer. Je fus démobilisé fin janvier 1946. Ce fut un grand jour. Au cours d'une brève cérémonie, notre officier nous adressa les remerciements et félicitations du commandant et nous remit notre titre de congé. J'avais 19 ans. J'étais libre. Il me fallait maintenant trouver une orientation à la vie nouvelle qui s'ouvrait devant moi. Mais j'allais d'abord retourner en mon village et revivre un peu en famille...

Michel Soumoy



Je suis le dernier à droite dans la deuxième rangée à partir du bas. De tous les volontaires je crois en reconnaître une dizaine, mais dont j'ai oublié les noms; je ne pourrais sans doute pas les reconnaître aujourd'hui... tant d'années ont passé...

Eerbetoon ter gelegenheid van 175/100 jarig bestaan KMS



Ter gelegenheid van het 175/100jarig bestaan van de Koninklijke Militaire School werd mij gevraagd als eerste volwaardige korpsadjutant (ex-Zeemacht) op rust, het militair gedeelte van het eerbetoon aan de herinneringsmonumenten voor gesneuvelden uit beide wereldoorlogen en gewapende conflicten van de KMS en de Cadetten te leiden: een verbroedering tussen KMS en de Koninklijke Vereniging van Oud-strijders Verbroedering 1940-1945 (RUFAC-KVOV) en de Vereniging Veteranen Paracommando's. Generaal-majoor Vindevogel Ir, commandant van de KMS, gaf mij de toestemming om deze opdracht gewapend en in gala-uniform uit te voeren.

Op de dag van de plechtigheid had om 9u30 een ontvangst plaats in de cafetaria alwaar ik me kon voorstellen aan de verschillende

Aan het monument van de Cadetten



militaire en burgerlijke hoogwaardigheidsbekleders.

Om 10u15 verzamelden we aan het monument van de Cadetten, waar officieel de toestemming voor de ceremonie werd verleend door de commandant van de Academie. Na het neerleggen van de eerste bloemenkrans door generaal-majoor Vindevogel en de heer Jean-Luc Vanraes, minister van het Brussels Gewest, werd een tweede krans neergelegd door Luitenant-generaal b.d. Depoorter Ir en Generaal-majoor b.d. Cravillon Ir. Het algemeen eerbetoon werd afgesloten op de klanken van 'Te velde' en 'Last Post'.



bloemenkrans door generaal-majoor Vindevogel en de heer Jean-Luc Vanraes

Vervolgens ging het in stoet naar Blok B, het stafgebouw, waar werd overgegaan tot de volgende plechtigheid. Hier, in de inkomhal aan de grote ingang van de school, hangen op de vier hoeken enorme majestueuze bronzen platen, met op de eerste plaat 'De glorie van het land' en op de drie andere de namen van de tijdens WOI gesneuvelde oud-leerlingen van de school; verderop in de zijgang de plaat met de namen van de gesneuvelden uit de Tweede Wereldoorlog. Iedereen, zowel burger als militair, die hier voorbijkomt brengt hier uit eerbied de groet. Om 11 uur opstelling voor het overgaan tot de ceremonie en om 11u15 verzoek tot het neerleggen van een krans door de nationale voorzitter RUFAC-KVOV, Kolonel Van Onsem Ir, begeleid door Generaal-majoor Vindevogel Ir en Generaal-majoor Cravillon Ir; daarop volgde een algemeen eerbetoon onder de klanken van 'Te velde' de 'Brabançonne' en de 'Europese Hymne'. Toespraken werden gehouden door verschillende prominenten.

Ter afsluiting van het militaire gedeelte bood ik mijn dankbetuiging aan aan de commandant van de Academie om mij de gelegenheid te hebben gegeven nog eens te mogen optreden in mijn oude 'mille'.



In totaal waren er een honderdtal aanwezigen, waaronder 20 vaandels; de 'music band' van de school verzorgde het muzikaal gedeelte.

Antoine Merckx

Ex MAC KMS o.r.

*Eerste Wapenmeester-Chef
van de Zeemacht*

afsluiten militaire gedeelte

Daarop kregen de aanwezigen een rondleiding in de school waarop om 13u een onderbreking volgde voor een korpsmaaltijd georganiseerd door de Vereniging Veteranen Paracommando's en aangeboden door het Brussels Gewest; het opdoenen gebeurde door de leerlingen van het Instituut E. Gryson (CERIA-COOVI).

Hieronder de lijst van de aanwezige hoogwaardigheidsbekleders:

- Generaal-majoor Harry Vindevogel Ir, Commandant- rector van de KMS;
- b.d. Kolonel Roland Van Onsem, Voorzitter RUFAC/KVOV;
- b.d. Commandant Theofiel Aerts Ir, Voorzitter Sectie Veteranen Paracommando's, attaché-adviseur;
- Minister Jean Luc Vanraes, Brussels Hoofdstedelijke Regering;
- de heer Ambassadeur Rudi Schellinck, Kabinet van Landsverdediging;
- b.d. Luitenant-generaal Rik Depoorter Ir, ere-paracommando;
- b.d. Generaal-majoor Jean-Paul Cravillon Ir, Cadetten en Pupillen;
- Kolonel Jean-Jacques David Ir, Provinciecommandant Brussels Gewest;
- b.d. Kolonel Eddy Van den Bussche, Chef protocol Binnenlandse Zaken;
- b.d. Kolonel Willy De Jonghe, Ondervoorzitter RUFAC/KVOV;
- Kolonel Van Driessen, paracommando;
- Mevrouw Renneson en de heer Cardoen, adviseurs IV-NIOO.

'terug op rust'



Techniques de Tir au Combat et Tireur d'élite à la Marine



Chuck Taylor

Origines

Les 'Nouvelles Techniques de Tir au Combat' (NTTC) furent introduites au sein de l'armée américaine par Chuck Taylor à la fin des années 70. Ce jeune capitaine des Rangers fut blessé plusieurs fois lors de combats rapprochés à l'arme légère pendant la guerre du Vietnam. Selon lui, beaucoup d'accidents auraient pu être évités si les intéressés avaient mieux su utiliser leur arme en condition de combat. Les erreurs les plus fréquentes étaient une réaction inadéquate lors de l'enrayage de l'arme, la sûreté non ôtée lors de la prise de position de tir, le manque de munitions lors d'un engagement etc.

NTTC à la Défense

En Europe, la Suisse introduisit en 1994 les nouvelles techniques de tir au sein de l'infanterie territoriale. En 1997 la totalité de son armée était reconvertie à cette nouvelle méthode. En Belgique, le chef de la Défense,

le général Van Daele, adopta en 2002 ce concept venu des États-Unis. Des moniteurs qualifiés furent tout d'abord formés afin d'instruire l'ensemble du personnel. Les résultats se sont vite concrétisés: la sécurité en zone de combat s'était fortement améliorée et on a pu constater une nette diminution des blessures par tirs accidentels.

Un atout de la méthode Taylor est la similitude des manipulations et des techniques de tir avec toutes les armes (pistolet, fusil et mitrailleuse). Dans le passé, l'enseignement du tir était principalement statique, en position couchée et sur des cibles éloignées (jusqu'à 300 mètres). L'enseignement des TCC est modulaire et s'adapte aux nouvelles menaces auxquelles doivent faire face nos militaires. Les missions de paix leur imposent de nouvelles contraintes. Le tir instinctif, autrefois réservé aux unités spéciales, est maintenant inculqué à nos troupes afin d'assurer leur sécurité lors de patrouilles parmi les populations civiles. Le militaire doit impérativement être à même d'identifier rapidement une menace et de réagir de façon précise et adéquate sans faire de victimes innocentes.



La formation de moniteur TCC (Technique de tir de combat)

Le concept des techniques de tir de combat est de vivre et de survivre avec son arme. La préparation mentale du moniteur consiste à développer son agressivité et à mettre ses sens en éveil grâce à la pratique rigoureuse de ces techniques. Un manque comme un excès de confiance en soi sont néfastes car ils conduisent à une réaction non-proportionnelle. Tout tireur doit être mentalement prêt à changer de mode de tir selon l'évolution de la situation et de sa propre analyse. La sécurité conférée par son arme réside donc dans l'éducation du tireur. Chaque

militaire doit donc rester à tout moment et dans toutes les circonstances responsable de son arme.



Cette formation de cinq semaines comprend le tir aux fusils d'assaut FNC et F2000 et le tir aux pistolets GP et Five Seven. La formation comprend différents modules: l'autodéfense, le tir offensif, défensif et de nuit, la protection balistique, le contexte NBC, l'instruction d'agent de sécurité et MP. Les distances de tir au fusil sont de 3 à 50 mètres, et au pistolet elles sont comprises entre 1 et 15 mètres. Des recyclages périodiques sont nécessaires afin de maintenir la qualification.

La formation de tireur d'élite inter-forces

En 2008, la Marine a envoyé deux moniteurs en technique de tir au combat (TTC) suivre la formation de moniteur tireur d'élite (TE). Le but était de former des tireurs d'élite afin de ne plus devoir s'appuyer sur le personnel embarqué de la Composante terrestre dans le cadre de ses opérations de maintien de la paix et de lutte contre la piraterie. Nos navires allaient ainsi pouvoir parer à toutes les menaces telles que 'boardings', 'force protection', 'quick draw and landing' sans devoir recourir au personnel d'une autre composante et pouvoir déployer, en cas d'urgence, un tireur d'élite 'AW' (All Weather) et un tireur d'élite FNC.

Le candidat tireur d'élite doit au départ avoir des capacités de tir supérieures à celles du



militaire moyen. Il lui faut être un excellent tireur à même d'estimer les distances, doué d'un bon sens d'observation et capable d'initiative.

La formation court sur trois semaines et comprend trois modules:

- Module Fusil FNC (cal 5.56), tir entre 50 et 400 mètres. L'instruction permet d'exploiter au maximum les performances du fusil d'assaut dans toutes les positions (couché, debout, à genoux, accroupi).
- Module AW Base - Fusil tireur d'élite (cal 7.62), tir entre 100 et 400 mètres. L'instruction porte sur l'utilisation de la lunette de jour et de nuit, sur la balistique, l'abaque de tir,



l'observation, l'estimation de la distance et du vent, le croquis panoramique, le tir avec protection balistique et en condition NBC, le tir sur cible mobile et petit but avec appui et sans appui dans toutes les positions.

- Module AW Ops - Fusil tireur d'élite (cal 7.62), tir entre 200 et 800 mètres. L'instruction permet d'exploiter au maximum les performances et l'emploi du fusil AW dans toutes les positions par un tireur d'élite (TE), dans le concept de tir de défense.

monde (STANAFORCHAN, STANAFORMED, OPEN SPIRIT etc).

Aujourd'hui, le MTR Van Bellinghen est affecté comme chef-plongeur à la cellule 'VSW-Very Shallow Water' chargée de la chasse aux mines en eaux peu profondes. Cette cellule compte deux opérateurs REMUS, 2 sous-officiers plongeurs-démineurs et 4 plongeurs B4. En tant que Moniteur TTC & TE il continue à donner des formations de tir et des recyclages dans ce domaine au sein de la Marine.

Jean-Pol Hosdain



Le Maître Vincent Van Bellinghen fut le premier à réussir cette formation. Grâce à ses compétences et à sa passion pour le tir et les armes, Vincent a rejoint en 2009 l'équipe nationale militaire de tir au fusil.

Tout d'abord matelot de pont, il obtint en 1988 le brevet de plongeur-démineur; il sera plus tard breveté sous-officier plongeur-démineur Marine.

Vincent est un vrai baroudeur des mers. Il a passé plus de treize années à bord de dix-huit bâtiments de la Marine. Il a participé entre autres en 1988 à l'Opération Octopus (1ère guerre du Golfe), en 1991 à l'Opération Southern Breeze (2ème guerre du Golfe) et en 2003 à l'opération Western Shark (lutte anti-drogue dans les Caraïbes); il a pratiqué, sous la bannière de l'OTAN, la chasse aux mines marines un peu partout dans le



Interview 1LZ Jurgen Van Daele, bevelhebber BNS Narcis

De mijnenjager BNS Narcis beëindigde onlangs een opdracht van vier maanden vóór de kusten van Libië in het kader van de operatie 'Unified Protector'. Guy Toremans had een onderhoud met de bevelhebber het schip.

Op 23 maart jl. gaf de Belgische regering gehoor aan het verzoek om embargo van de NAVO, als gevolg van de resolutie 1970 van de UNO-Veiligheidsraad, en detacheerde BNS **Narcis** van Standing Nato Mine Countermeasures Group (SNMCMG) 1 met de opdracht zich naar de internationale waters vóór de kust van Libië te begeven. Nadat aan boord additionele beschermingsmiddelen waren opgeslagen, zoals kogelvrije vesten, nachtkijkers, infrarood camera's, munitie voor de 0.5 inch machinegeweren en chemische, biologische en nucleaire filters voor de ventilatiesystemen, vertrok de mijnenjager van de Flowerklasse (Tripartite) zonder verwijl. Eens ter plaatse kreeg het schip de opdracht de scheepstrafiek in de territoriale wateren van Oost Libië te controleren. Dit bestond erin de legitieme handels- en privétrafiek te scheiden van verdachte schepen. « Deze laatste werden opgeroepen per radio en wanneer wij geen bevredigend antwoord kregen brachten wij de 'task group commander' (CTG) op de hoogte, die dan op zijn beurt de nodige maatregelen trof», zo vertelde ons Jurgen Van Daele, de bevelhebber van de **Narcis**.

Toen eind april melding werd gemaakt van zeemijnen ter hoogte van Misrata kreeg de **Narcis** de gelegenheid om zijn mijnenjagercapaciteiten te demonstreren. Het schip beschikt o.m. over SeaFox mijnenvernietigingsvoertuigen, autonome REMUS 100 onderwatervehikels (AUVs) en de Double Eagle Mk II Mod 1 zichzelf voortstuwende variabele dieptesonar (SPVDS). « Op 3 mei gaf onze regering toestemming mijnen te vegen in de Libische wateren. Aangezien de orders van viceadmiraal Gualtierio Maltesi, bevelhebber van 'Unified Protector' zeemacht, luiden dat die operaties tussen zonsopgang en -ondergang moesten plaatsvinden en in de wetenschap dat de REMUS 100 AUV over een autonomie van slechts vijf uren beschikt en het evalueren van de gegevens bovendien ook een vijftal uren vergt, restte ons slechts een minimum aan tijd om onze SeaFox of de SPVDS in te zetten om mijncontacten te identificeren» aldus 1LV Van Daele.



In deze ondiepe en heldere wateren kon cdt. Van Daele de REMUS 100 en duikers inzetten. «Dankzij hun draagbare GPS-systemen konden onze duikers de contacten veel sneller identificeren dan het geval zou geweest zijn met SeaFox of SPVDS; eens identificeerden ze niet minder dan vier mijncontacten binnen de 90 minuten» aldus cdt. Van Daele. Tijdens een van de 'lopen' ging een REMUS AUV verloren die bediend werd door een Nederlands marineteam dat aan boord was; het onderzoek naar dat verlies loopt nog steeds. De mijnenbestrijding vóór Misrata duurde negen dagen; **Narcis** opereerde er onder bescherming van het Canadese fregat HMCS **Charlottetown**, het Italiaanse fregat ITS **Euro** en het Franse fregat **Courbet**. Op de drie mijnen na die eind april door andere schepen werden gedetecteerd, werden er geen nieuwe mijnen meer gevonden.

«Wat de doorstroom van inlichtingen betreft, kregen we altijd tijdig correcte informatie. De anti-Kadhafi rebellen die de controletoren van de haven van Misrata bemanden speelden ons informatie door omtrent alle scheepsbewegingen binnen en buiten de haven. Voor de communicatie met de CTG gebruikten we een beveiligd satcom chat systeem, en beveiligde stemcommunicatie als back-up. Tijdens de mijnenjacht paste ik

het 'Black Hole' principe toe, m.a.w. alleen mijn telefoon en het boordnetwerk bleven actief; alle andere communicatiesystemen zoals draagbare telefoons, sociale netwerken en e-mail werden uitgeschakeld.»



Narcis was de eerste Belgische mijnenjager die deelnam aan een embargo. Volgens zijn bevelhebber «kwam de ervaring die hij opdeed aan boord van de BNS **Louise-Marie** (van de Karel Doormanklasse) tijdens de operatie Atalanta (de antipiraterij operatie van de EU ter hoogte van de Somalische kust) zeer van pas. Maar aangezien wij gelijktijdig een embargo uitoefenden en op mijnen joegen met een 36-koppige bemanning, 6 uur op/6uur a, moesten er wat aanpassingen gemaakt worden aan de dienstrooster ». Om zijn bemanning up to date en in staat van hoogste paraatheid te houden organiseerde LTZ Van Daele heel wat trainingssessies, en dit niet alleen tijdens de transits van en naar de operationele gebieden maar ook gedurende het embarg, met scheepvaart in de buurt.

Wat betreft de lessen die getrokken kunnen worden uit deze operatie vertelde cdt. Van Daele ons dat een ondersteuningsschip een belangrijk pluspunt zou betekenen en de mijnbestrijdingsschepen (MCMV's) zou toelaten om gedurende langere periodes ter plaatse te blijven opereren. «We bleven 8 à 10 dagen ter plaatse en vertrokken dan naar Catania of Augusta op Sicilië om er brandstof en levensmiddelen op te slaan; voor technische assistentie en wisselstukken konden we rekenen op Belgische C-130 vluchten naar Kreta ». Cdt. Van Daele is ook de mening toegedaan dat de MCMV-bemanningen een meer intense training zouden moeten ondergaan op het gebied van vlootbescherming en embargo-operaties. «Een ander belangrijk aspect is dat al deze schepen zouden moeten uitgerust zijn met satcom en NAVO-beveiligde communi-

catiesystemen, evenals met AIS (Automatic Identification System)».

Op 24 juli verliet **Narcis** 'Unified Protector' en op 12 augustus werd zij op het strijdtoneel vervangen door haar zusterschip **Lobelia**. In eerste instantie had de staf van de Marine een bemanningswisseling voorzien maar bij nader inzien werd besloten **Lobelia** in te zetten aangezien **Narcis** een tweewekenlang onderhoud moest ondergaan alvorens naar zijn standplaats te kunnen terugkeren. Bij de Nederlandse marine had zulke wisseling wel plaats en stapte de bemanning van HrMs **Middelburg** over op HrMs **Haarlem** aangezien de Middelburg niet beschikte over adequate en beveiligde netwerken noch over AIS.

LTZ Van Daele is ervan overtuigd dat de gezamenlijke inspanningen van **Narcis** (die meer dan 160 vrachtschepen en vissersboten controleerde) en van de SNMCMG1-genoten HrMs **Haarlem** en HMS **Brocklesby** «heel wat bijgedragen hebben tot het scheppen van een maritiem beeld en ervoor gezorgd hebben dat de levering van humanitaire hulp en het evacueren van de burgerlijke bevolking van Libië niet gehinderd werden door zeemijnen».

G. A. H. Toremans

L'Agentschap-MDK réceptionne ses nouveaux bateaux-pilotes!



Le 7 novembre dernier, en présence de nombreux représentants du monde maritime, l'Agence des Services Maritimes et Côtiers MDK (Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust) a baptisé à Zeebruges, un de ses nouveaux bateaux-pilotes, le **Wielingen**. Ce tender de type Swath (**S**mall **W**aterplan **A**rea **T**win **H**ull, ou catamaran à surface de flottaison restreinte) est le second d'une série de quatre unités commandées en 2009 par le gouvernement flamand pour moderniser notre flotte du pilotage dont les navires accusent plus de trois décennies d'âge. Le premier Swath, le **Westdiep**, fut mis en service le 6 juin dernier et la livraison du troisième, le **Westerschelde**, est prévue pour ce mois de décembre. Le renouvellement de l'ensemble de la flotte sera finalisé par la mise en service d'un bateau pilote 'stationnaire', encore appelé 'bateau-mère', le **Wandelaar**, en mai 2012. Ce dernier, qui offre des accommodations d'hébergement pour les pilotes, est destiné à travailler en binômes avec deux tenders ; l'un opérationnel dans ses parages immédiats et l'autre l'alimentant en personnel depuis la terre ferme. Le troisième est gardé en réserve, in case of !

Pour le gouvernement flamand, cet important investissement était également impératif pour maintenir la compétitivité de nos ports face à la concurrence, en offrant aux armateurs étrangers un service accru, allié à une réduction du temps d'attente du pilote. Ce qui corollairement augmente la productivité de nos installations portuaires en général. Et de celles de Zeebruges en particulier, comme le soulignait J. Coens, ceo du M.B.Z., où escalent annuellement près de 9.000 navires pour un volume global de 49,6 millions de tonnes faites de conteneurs, trailers, nouvelles voitures, fruits, pulpe de papier, gaz naturel et autres bulks. Sans oublier le trafic en augmentation des grands navires de croisière.

Le **Wielingen**, comme ses sister-ships, a été construit sur les chantiers allemands Abeking & Rasmussen de Lemwerder. C'est un navire motorisé à deux coques, dont la plateforme centrale est reliée à celles-ci par des

jonctions minces au niveau de la flottaison selon un concept inventé par le canadien Frederick G. Creed en 1938. L'intérêt de cette configuration est d'améliorer la tenue de mer par mauvais temps. En effet les coques, dont la surface de flottaison est réduite, peuvent être rapidement ballastées Bb-Tb, et donc immergées plus ou moins profondément. Ce qui permet de réduire les effets déstabilisants des vagues de 20 à 50 % par rapport à un monocoque de même déplacement. Toutefois, de par la diminution de la surface de flottaison, la largeur d'un tel navire doit être augmentée pour lui conserver une stabilité transversale suffisante. Et, pour compenser la stabilité de forme, également réduite, ces unités sont équipées d'ailerons stabilisateurs actifs. Grâce à ces caractéristiques, les Swath's permettent aux pilotes de desservir des navires pratiquement toute l'année, même par mer accusant des creux jusqu'à 4 mètres.

Ces tenders seront donc exploités par l'Agence des Services Maritimes et Côtiers - MDK pour laquelle le DAB-Vloot (Dienst met Afzonderlijk Bestuur-Vloot) fournit les équipages et gère l'entretien courant. D'un montant unitaire de € 12,1 millions, ils ont été financés via un partenariat public-privé (PPP), entre la Dexia Lease Belgium et la n.v. Wandelaar Invest, propriétaire de la flotte. Celui-ci les loue en fait, à la MDK pendant une période de 14,5 années, à l'issue de laquelle le gouvernement flamand, bénéficiant du droit de préemption, peut racheter les navires ou continuer à les louer.

Nul doute qu'en ces temps de crise de tels investissements sont non seulement indispensables car, à terme, ils sont les garants de notre commerce international.

Saint Bernard du Spuikom

Photo : © Fr. Philips

Fiche technique

Coque : Classification GL* 100 A5 OC 3 HSDE Pilot Boat.

Mach : GL* MC Aut HSDE

L.O.A. : 25,65 m

Largeur : 13,00 m

T. eau : 2,7 m

Déplacement : 227 GrT - 69 t.j.n.

Vitesse : 20 nœuds

Propulsion : 2 x MTU 12V2000M72 - 1080 kW / 2.250 rpm

Génératrices :

Volvo Penta D5A-B TA GEN - 105 kVA / 1.500 rpm

Capacité combustible : 12 m³ de type EN 590

Spécificités :

-Ballastage Bb et Tb rapide

-MOB-lift Bb et Tb

-Fin stabilizer system

-Person locator beacon device (VHF 121.5 Mhz)

-Engine International Air Pollution Prevention Certificate, etc.

De Schelde van Antwerpen naar Vlissingen

Naar een oude Atlas anno 1928

Een reis van Antwerpen naar Vlissingen aan boord van een schip heeft steeds iets leerrijks. Afvarende vanaf de (nu oude) petroleuminstallaties zien wij de Antwerpse Scheldekaaien. We varen voorbij het Zuiderdok of Schippersdok (nu gedempte zuiderdokken). Hier was ook de aanlegplaats van de Staatsoverzetboten tussen Antwerpen en Antwerpen-west (nu Linkeroever), ook 'Vlaamsch Hoofd' genoemd. We varen verder langs het Steen, het Nederlands en Belgisch loodswezen, de Bonapartesluis, de Kattendijk- en de Royerssluis.

We bevinden ons nu op de 'Reede van Austruweel' (nu Oosterweel) en de loods zorgt ervoor dat we de rode bebakeningstonnen aan bakboord en de zwarte aan stuurboord houden. Bij het verlaten van de 'Reede van Austruweel' houdt de loods het schip langs de 'Brabantschen Wal' (rechterzijde) tot aan de 'Schouw'. Nu wordt de stroom overgestoken en de zwarte tonnen worden rechts gelaten, want ze geven de gevaarlijke 'Plaat van Boomke' aan. Aan de linkerzijde hebben we nu 'Pijp Tabak' en verder de 'Draaiende Sluis', op de rechterzijde het baken van 'Boerenschans'. We bevinden ons nu in de 'Pas van Krankeloon'. Het schip vaart langs de tonnen 59 tot 54 en de 'Vlaamschen Wal', langs 'Fort St. Marie' en 'Fort de Parel'. De pas van 'Fort Filip' is het vaarwater voor de kleine vaartuigen.

Tussen de 'Pas van Krankeloon' en het fort 'De Parel' maakt de Schelde een gevaarlijke bocht. Even voorbij de 'Parel' steekt men schuin de Schelde over naar het 'Kruisschans' baken. Een weinig voorbij dit baken werd de Kruisschanssluis aangelegd (geopend in 1928).

Tegenover de ingang van de Kruisschanssluis strekt zich de 'Ketelplaat' uit, van de 'Vlaamschen Wal' tot in het midden van de stroom. Deze gevaarlijke zandplaat wordt aangegeven met de rode tonnen 57, 56, 55, 54 en 53. Aan de linkeroever zien we nu het baken van 'Liefkenshoek' (nu Liefkenshoek). Schepen met een ontplofbare lading moeten die lossen op de 'Reede van Liefkenshoek'. Op de rechteroever tegenover 'Liefkenshoek' zien we het dorp Lillo. Voorbij Lillo ligt het vaarwater tussen de 'Vlaamschen Wal' en de zwarte tonnen 50, 49 en 48 die de plaat van Lillo afbakenen.

Als we van de zwarte ton 50 naar ton 49 varen zien we op de linkeroever de gemeente

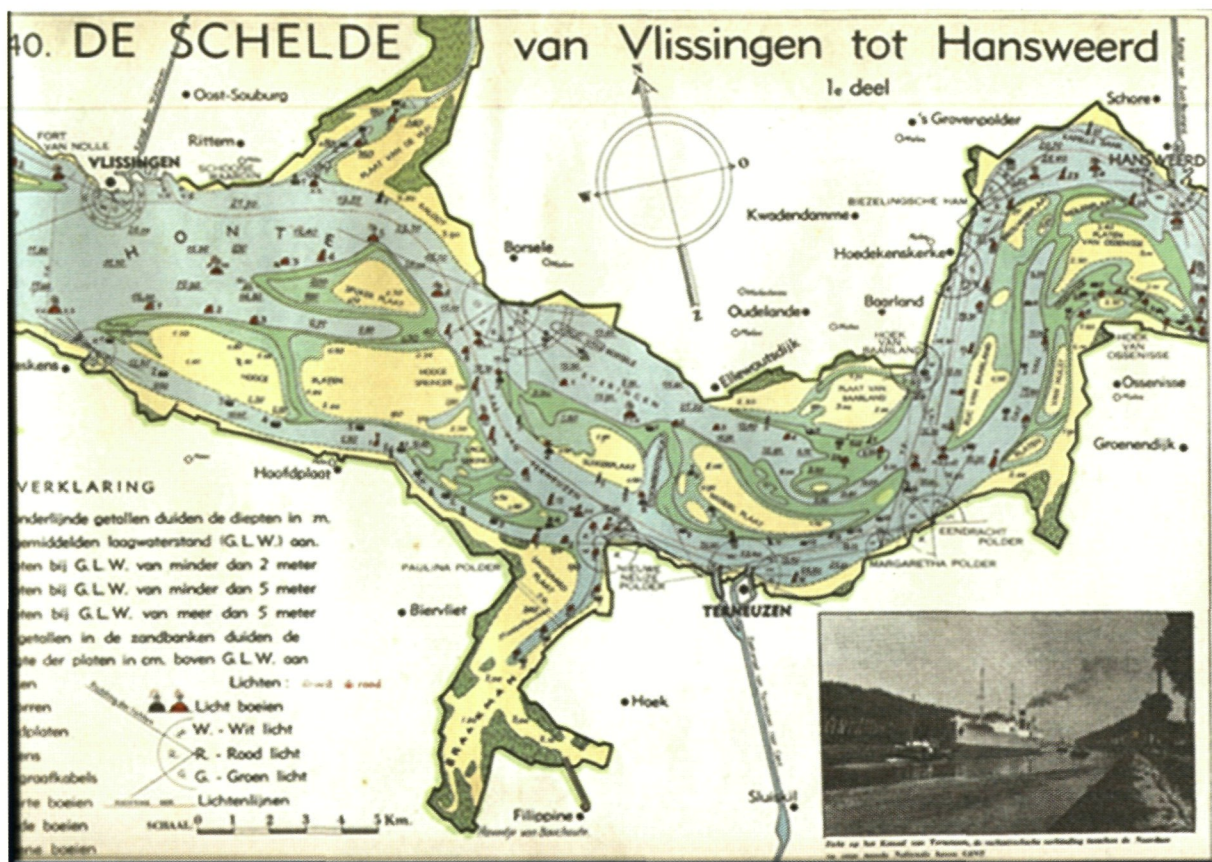
Doel. Schepen die van een haven komen die besmet is verklaard of een zieke aan boord hebben moeten vóór de 'Reede van Doel' voor anker gaan voor geneeskundige controle. Wanneer wij de 'Plaat van Lillo' voorbijvaren langs het baken 'Frederik' stellen we vast dat het vaarwater zich splitst. Het westelijke vaarwater heet 'Schaar van den ouden Doel' en is aangegeven door tonnen gemerkt O.D. (Oude Doel); dit vaarwater is alleen voor kleine schepen bestemd; het grote vaarwater loopt langs de 'Brabantschen Wal', voorbij de rode tonnen 50 tot 47.

Even voorbij de rode ton 47 komen beide vaarwaters samen en arriveert het schip in Nederlandse wateren. Het vaarwater loopt nu verder in noordelijke richting tussen rechts de 'Ballastplaat' en links de 'Plaat van Saaftingen' (nu Saeftinghe); de 'Schaar van den Noord' wordt door de kleinere vaartuigen genomen; het grote vaarwater draagt de naam 'Pas van Rilland'.

Bij hoogtij heeft de Schelde hier al een grote breedte, maar er zijn zoveel zandbanken dat er slechts weinig vaarwater overblijft. De grote schepen moeten tot nabij Bath varen alvorens ze hun weg naar het westen kunnen voortzetten. Deze smalle strook vormde vóór het onderlopen van Saaftingen (1530) de eigenlijke breedte van de Schelde. De grote zandbanken links heten dan ook 'Het Verdrongen land van Saaftingen'.

Wij varen voorbij Bath, de uiterste punt van Zuid-Beveland. Het vaarwater loopt tussen zandbanken (rechts lichtbaken en links rode tonnen), namelijk langs de 'Plaat van Saaftingen' en de 'Marlemontsche Plaat'. Wij komen nu in breder vaarwater 'Pas van Valkenise' genaamd. Rechts hebben we de platen van Valkenise en links het 'Konij-nenschor'. Nu bereiken we het 'Zuidergat' dat een grote bocht beschrijft. Kleinere schepen met geringe diepgang nemen de 'Schaar van Valkenise'. Daar wij ons op een groot schip bevinden nemen wij het Zuidergat. Rechts ligt de 'Plaat van Walsoorden'.

Op de rechteroever duikt de gotische toren van Waarde op. Na enige tijd komen wij in het 'Middelgat', het grote vaarwater waarin de 'Schaar van Waarde' uitmondt. Aan de linkerzijde hebben we de 'Plaat van Osse-nisse'. Tegenover deze zandbanken, aan de rechteroever, bevindt zich de ingang van het kanaal van Hansweert dat de verbinding vormt tussen de Westerschelde en de



Oosterschelde; het kanaal is 9 km lang en mondt nabij Wemeldinge uit in de Oosterschelde; vooral de kleinere schepen maken er gebruik van op weg van en naar Rotterdam en Dordrecht.

Ons schip vaart nu voorbij de 'Molenplaat' en de 'Brouwersplaat'. Op de rechteroever bemerken we het kerkje van Biezelinge. Eens voorbij Hansweert maken we weer een grote bocht. Voorbij de Brouwersplaat liggen rechts op de oever Hoedekenskerke en verder Baarland. De zwarte tonnen 19 en 18 geven de 'Plaat van Baarland' aan. Eens daar voorbij wordt de 'Pas van Everingen' aangegeven met een ton gemerkt M.G.M.; dit vaarwater wordt alleen door de kleinere schepen gebruikt. Tegenover die ton ligt er nog een andere, gemerkt M.G.G.v.O., die het 'Gat van Ossenisse' aangeeft.

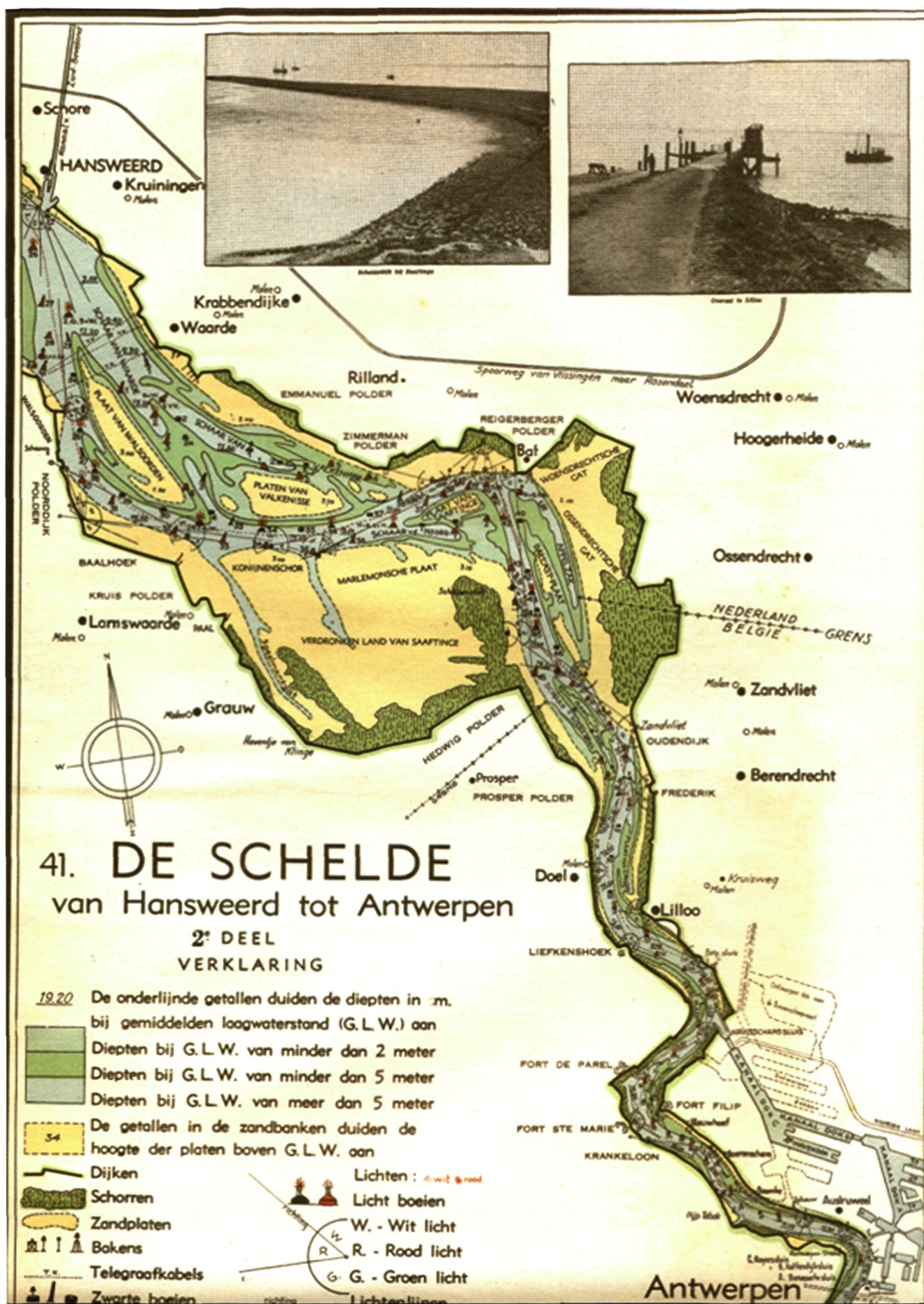
Nu komen we in de 'Pas van Terneuzen'. De linkerzijde van deze pas is gevormd door de wal langs het licht 'Eendracht Polder', 'Margaretha Polder' en 'Terneuzen'. Op de wal van Terneuzen bemerken we de sluisen van het kanaal naar Gent. Voorbij Terneuzen geeft de zwarte ton 8 het 'Stoombootgat' aan, een verbinding tussen de 'Pas van Terneuzen' en de 'Pas van Everingen'. Het 'Stoombootgat' bevindt zich tussen de 'Middeplaat' en de 'Suikerplaat'.

Net voorbij Terneuzen ligt 'De Braakman', een arm van de Schelde die in Zeeuws-Vlaanderen doordringt tot aan de Belgische grens. Voorbij de ton P.N.-B.M. strekt zich in westelijke richting de 'Pas van Paulinapolder' uit. Dit vaarwater is wel diep maar wordt niet gebruikt omdat de schepen langs Vlissingen varen voor het wisselen van rivier- naar zeeloods.

Ons schip vaart nu verder langs de 'Pas van Terneuzen' met rechts de platen 'Lage Springer', 'Hoge Springer' en 'Suikerplaat'. Vanaf Borzelle (nu Borssele) zien wij bij helder weer Vlissingen liggen. We naderen het eiland Walcheren en komen in het gedeelte van de Schelde dat men 'Honte' noemt. Het schip bereikt nu de 'Reede van Vlissingen', en wij worden samen met de rivierloods met een motorboot aan land gebracht.

De reis van Antwerpen naar Vlissingen (of omgekeerd) duurt voor een schip ongeveer 4 à 5 uren; getij, weersomstandigheden en vaarsnelheid hebben natuurlijk ook een grote invloed op de duur van de reis. Tijdens de nacht wordt er ook op de Schelde gevaren en zijn de lichtbakens en lichtboeien van groot belang voor de loods. Bij het naderen van een lichtbakens verandert het licht van kleur (rood-wit-groen) tot weer een ander lichtbakens in zicht komt.

Michaël Maerckaert



Interview with Admiral James G. Stavridis Supreme Allied Commander Europe (SACEUR) Commander European Command (COM EUCOM)

Admiral Stavridis, how would you assess the overall significance and responsibilities of Supreme Allied Commander Europe/Commander European Command?

It is a 'double hat' function. Wearing the hat of SACEUR I have the responsibility for a wide variety of NATO missions, to name but a few: Libya, Iraq, Afghanistan, the Balkan, the anti-piracy operations in the Horn of Africa (HoA) and Operation Active Endeavour (OAE). When I wear the hat of the Commander European Command my tasks are more focused on building partner capacity, working with the partner nations and our EU allies and conducting activities with our interagency and exploring private-public linkages. In all, a multitude of jobs, but with the NATO job being the one that absorbs the majority of my time.

Being the first Admiral appointed to this post, did your naval background come in handy?

Being a naval officer I came with a somewhat different view than a conventional land officer. A navy background is very helpful because at sea we are used to operating in a three-dimensional world i.e. in the air, on and beneath the surface. As the crisis in Libya was very much an air/sea campaign -with Tomahawk missiles, naval gunfire, ship-borne helicopters operating offshore and aircraft strike missions coming into play-, I was able to use the experience gained over the years, in particular having commanded the USS Enterprise Carrier Strike Group during the deployment in the Arabian Gulf [period 2002 – 2004].

Did you set yourself specific goals when you became SACEUR/EUCOM?

Very much so. When I took the helm in June 2009 I contemplated on where I would like to be in 2 or 3 years time. My major goals were fourfold: • Make progress in Afghanistan with as 'number one' priority the transition to Afghan National Security Forces (ANSF). The progress we witnessed in Afghanistan has been significant and the build up of the ANFS has been impressive. Today approximately 25% of the country is under Afghan security lead and this will increase to some 50% within the next 12 months. We stood up 300.000 ASF and taught 120.000 Afghan



soldiers and policemen to read • In the Balkans I wanted to reduce our NATO force levels. We had about 15.000 when I arrived, today we're down to 5000 and this number will continue to decrease even further • With regard to counter-piracy I aimed at reducing the number of ships and mariners being held captive but we have not reached that goal yet. We still see piracy incidents rising somewhat, and we clearly need to increase our activities, both at sea and ashore. We try to put six ships on counter-piracy station throughout the year • Another issue we are working on is Cyber security. I wanted to raise the Alliance's awareness and improve the capabilities to defend ourselves against cyber attacks. We've done that through the stand-up of a Computer Incident Response Centre (CIRC) within the NATO Cyber Response Centre here at SHAPE Headquarters and strengthening the work that is done at the NATO Cooperative Cyber Defence Centre of Excellence (CoE) in Tallinn, Estonia. Cyber security still is not fully understood by many and the capabilities and threats posed • Another key area is ballistic missile defence (BMD). We adopted this as an Alliance mission • We are also working



hard on something that is neither glamorous, nor well known, yet very important: the major re-organization of the NATO Command Structure. All 28 Alliance members agreed to downsize the eleven major NATO headquarters to six and decreasing personnel from almost 14.000 to about 8.800. That will make our chain of command more efficient, leaner and affordable, saving a lot of the taxpayers' money.

What is the status of NATO's new strategic concept, launched in July 2009?

If we can link together all the elements of NATO's capabilities –economic, political, military, technological and so on – in a comprehensive way, we have a good chance of succeeding. This comprehensive approach, which is international, interagency and private-public, is the key. We are doing quite well fulfilling the tasking that the nations have put forward to us. Key areas of this new strategic concept include a comprehensive approach bringing together all elements of capabilities –political, diplomatic, economical, military and cultural– in order to achieve a strategic effect. This is exactly what we are doing in Afghanistan. The new concept also calls for increased engagement and to deepen the defence cooperation with the Russian Federation. We already have some good zones of cooperation in which the Russia is participating, such as counter-piracy, counter-terrorism and counter-narcotics. And in Afghanistan the Russians are very helpful with the logistic issues. We are working on missile defence by standing up

effective cyber cooperation between NATO and private sector partners to lay out a good missile defence command and control (C2) scheme for Europe.

What impact did it have on NATO's maritime assets?

We bring our 'at-sea-based' missile defence system onboard our Aegis-equipped ships and the first ones are already conducting overall missile defence over south-eastern Europe. NATO's critical endeavours to build effective missile defence will receive a significant boost with the US Navy re-locating four Arleigh Burke-class destroyers at Rota Naval Base in Spain. This relocation is part of the US ongoing effort to better defensive capabilities in coordination with our European allies and partners. The ships will be used in a multi-purpose role in both Europe and Africa, with a focus on building partnership capacity, missile defence, and counter-terrorism/counter-piracy as part of NATO's operations Active Endeavour and Ocean Shield.

NATO's efforts to build such a missile defence are an area where we can try and find cooperation with the Russian Federation as well. We are also looking at a maritime contingency plan that can work all around the Alliance, ensuring that we have the ability to respond to any kind of disturbance or threat. It is the idea to bring together the NATO fleets and the US Navy and Partner nations as well. For example the Mediterranean Dialogue Countries which can bring together ships from around the Med. Based nations working together in the maritime dimension.

The Supreme Allied Commander Operations (SAC-O) and the Supreme Allied Commander Transformation (SAC-T) functioned already under their new responsibilities. How would you describe the interaction between both commands?

Cooperation is very good with SAC-T, the French general Stéphane Abrial. We work together quite seamlessly across a wide spectrum, focusing on a comprehensive approach, analyzing NATO's operational needs, in order to identify and prioritize the type and scale of future capability and interoperability requirements and to channel the results into NATO's overall defence planning process. We also explore new concepts and doctrines by conducting experiments and supporting the research, development and acquisition of new technologies and capabilities. I am in the process of proposing to him a new exercise that will bring together military and civilians to practicing this comprehensive approach when we bring

together international, interagency and private-public, such as was done in Munster during exercise Common Effort organized by the Commander 1 (GE/NL) Corps in September 2011, in which the cooperation between 34 civilian and military organizations was taken to a higher level by using a fictional scenario.

NATO's Centres of Excellence (CoE) are doing a superb job but complain that navies seem not to make full use of their expertise. Is there sufficient feedback between SACT and Operations?

Personally I think that there is good feedback and we continue to see good progress of all of NATO's CoEs. With the streamlining of the NATO command structure we are going to centralize the Maritime Component in Northwood and as such all CoEs will have this as their central point where all their feedback will be centralized and implemented. I am confident that this will have a very positive effect.

What lessons have been learned from Operations Ocean Shield and Unified Protector?

We are still processing the 'lessons learned' from these operations, but, off-the-top there are already several worth mentioning. First is that the Alliance came together very well and rapidly. It was a very powerful expression of the collective will of the Alliance and we reacted with unprecedented speed. We had aircraft and ships over and off Libya within 5 days after the UN passed Resolution 1970. But I have to say that this was partly due to the fact that we had the major NATO maritime exercise Noble Mariner 2011 running off Cartagena, Spain. I'd like to compliment Vice Admiral Rinaldo Veri who ran the maritime side of the operation, managing the arms embargo, implementing the UNSR 1970 and UNSR 1973, the naval gunfire support and the air operations from the sea very successfully. Another lesson we learned is that we must do better with regard to intelligence and surveillance. We had plenty of ships and aircraft but we need to further improve our intelligence and precision targeting, UAVs, UUVs, Advanced Gun Systems (AGS) etc. Thirdly we realized that we probably needed more immediately available precision guided bombs. Fortunately, we were able to meet all our operational requirements by sharing weapons as necessary. And we plan on looking into ways on how we can enhance the transparency of available ammunition. These are the three most important lessons learned so far but many more will be implemented.

The 'transition' of a Task Group into an Evacuation Task Group –such as the German Einsatz Ausbildungs Verband der Flotte (EAV)– worked well, not in the least because the CTG applied his personal network and naval common knowledge. Is the same possible with the Standing Maritime Groups when they have to divert at short notice from a given task?

There is a long tradition at sea on initiative moving forward. I'm quite comfortable that our NATO commanders did a very good job on keeping their national commands informed throughout the operation. I have been in an almost identical situation while in command of the destroyer USS Barry deployed in the Mediterranean in support of Operation Sharp Guard. I'm confident that all of our commanders do a very good job keeping their national chain informed and working independently if necessary.

Today's strategic situations call for increased reliance on naval assets. Consequently tasks and missions of the navies are increasing as well. Do you think NATO can commit itself to even more maritime operations if necessary?

NATO is an incredibly rich Alliance; there is a huge amount of capacity and capability available. Together the Gross National Product (GNP) of the 28 nations equals some 32 trillion US\$ which is more than 50% of the world's GNP; 24000 aircraft, 3400 ships, 3.000.000 active military personnel and some 4.000.000 reservists. What is necessary though is the political will and decision to apply these resources. When I look at the tasks in front of NATO I am confident that we will be able to continue to meet the demands of our political leadership, and do that despite the financial pressure that are put on the nations.

Most nations cut back their defence expenditure. Is this worrying you?

Indeed, this is something that worries me. The agreement was made to spend 2% of the GNP on defence but, unfortunately, today less than six nations are spending that amount of their defence budget. If I have one message, and I have repeated it quite often in the past two years: we should all spent that 2% on defence in order to keep an appropriate level of resources so we can continue to fund and maintain our force levels. It would be a good thing for nations to achieve the alliance target of 2% of defence spending which is a very reasonable level of funding huge amount of money for any of the member nations.

Which capability gaps need filling with priority?

To name but a few: both ship- and land-based UAVs; more nations which can contribute to strike operations from the sea; increasing surveillance capabilities, in particular sub-surface surveillance (diesel and AIP-equipped subs) and we must look into our 'at-sea' logistic support.

Smaller navies, with fewer resources, may not be able to cope with NATO's request to assign assets to the NRF (M). What options might be open for these navies? Would, in your view, a certain role specialisation or central pooling be a viable solution?

I think there is some power in this idea. I would not want to overdo it, but I feel that nations having specialized roles is beneficial. By the same token pooling and sharing resources could be good suggestion. I think that in the 'maritime context' medical facilities afloat and logistic ships are assets that can be pooled and shared. In NATO's air context we already do this with the AWACS; we are going to do that with the Advance Gun Systems (AGS) as well.

How do you see the evolution of the NRF(M) both on the short and long term?

I feel there is room for some changes. But because we're in the process of standing up a new command structure we are going to wait a little bit until our new Maritime Component Commander (MCC) admiral Trevor Soar takes on that issue.

Should one rethink the composition of the NRF(M)? What type of near and long term adjustments/changes would you like to see?

Personally I think what we now have in the NRF(M) is about right. I think we have a great package, as long as our member states are happy to offer the suitable units to the task. As aforementioned, there is a formidable force package capable of conducting our tasks and missions rapidly and effectively. If a larger force should be required, the NRF(M) can become as big or as economical as deemed appropriate.

How do you see the efforts of the EU to attain/maintain its Maritime Reaction Forces? Is this a welcome development? Or do you see this as a duplication of effort?

It is of course up to the EU to stand-up a maritime force. I am in favour of an EU that works well and when looking at the counter-piracy operation Atalanta, operating alongside operation Ocean Shield, I do not

see this as duplication but rather as complementary.

What will be the most important naval development you expect in the near future?

The international community needs to think on how we fight piracy and improve the condition in Somalia which is in every sense a failed state. NATO, the European Union and the coalition nations need to continue to work tactically on the problem at sea and on land. I agree that it is a huge area we have to patrol but I think that, roughly, we have about the right number of ships out there. At any given day we have some 25 warships deployed; adding 4 or 5 units would not make that big of a difference. What needs to happen is that the shipping industry must improve the protection of their vessels, for instance by embarking armed security detachments and sailing in convoys and increase the counter-piracy efforts ashore in order to complement the number of warships at sea. We could train some kind of a coast guard or create some kind of an economy.

Is there a specific area of maritime defence which you feel should be the objective of greater attention?

The right level of spending and resources - maintain the trans-Atlantic bond - make sure the US and Canada continue to be linked with their European allies.

How do you see the asymmetric threats at and from the sea develop?

Clearly asymmetric threats at sea are a growing concern. Piracy and terror are the two obvious vectors, and both are receiving attention from us at NATO through Operations Ocean Shield [piracy] and Active Endeavour [terror].

Admiral, being at the helm for 26 months, is it different from what you expected? Were there any surprises, something that turned out differently?

I feel that, if I had written the script 26 months ago, all proceeded roughly on the course I had expected to sail. The biggest surprise was of course Libya. That came 'out of the blue', but we responded very well. So overall I am very pleased with what is achieved today and I feel a real sense of progress.

When will you hand over the helm and what advice will you give your successor?

When I hand over the helm in the spring of 2012 my successor will have a full program. He will face the declining defence budgets and assets and he will have to complete the transformation of the NATO command structure. The biggest challenge may well be

bringing the missile defence system in line, not only because of the system itself but also because the potential it brings along to cooperate with the Russian Federation.

*Interview G.A.H. Toremans
SHAPE - Casteau - 23 Sep 2011*



Pictures © Fr. Philips



Le M921 Lobelia de retour de Libye

La participation de la Belgique à l'opération Unified Protector en Libye s'est terminée le 31 octobre 2011. La Défense y avait engagé six F-16 et un chasseur de mines. Les F-16 stationnés à la base d'Araxos en Grèce ont regagné la base de Florennes fin octobre. Notre chasseur de mines M921 **Lobelia** était de retour en Belgique le 17 novembre. Le navire avait d'abord rejoint le Kattendijkdok à Anvers où l'attendait le ministre de la Défense, Mr Pieter De Crem ; il a ensuite rejoint son port d'attache de Zeebruges le 21 novembre. Sous le commandement du 1LV Yacin Nini, le chasseur de mines avait quitté Zeebruges le 1er août en direction des côtes libyennes pour y relayer, à partir du 12 août, le M923 **Narcis**. Libérer les routes d'accès vers les ports libyens de tout danger de mines était crucial ; rendre possible l'approvisionnement en aide humanitaire et contribuer au redémarrage des activités économiques dans ces ports constituaient



les objectifs de l'opération.

M921 Lobelia terug uit Libië

De Belgische deelname aan de operatie Unified Protector in Libië liep ten einde per 31 oktober 2011. Defensie had zes F-16 straaljagers en één mijnenjager ingezet. De straaljagers die gestationeerd waren op de



Araxos basis in Griekenland keerden eind oktober terug naar Florennes. Onze mijnenjager M921 **Lobelia** van zijn kant was op 17 november terug in België. Na een omweg via het Kattendijkdok in Antwerpen, waar het schip werd opgewacht door dhr. Pieter De Crem, minister van Defensie, vervoegde het op 21 november zijn thuisbasis Zeebrugge. Onder het bevel van 1LV Yacin Nini, had de mijnenjager op 1 augustus Zeebrugge verlaten om, vanaf 12 augustus, ter hoogte van de Libische kust de M923 **Narcis** af te lossen. Het mijnenvrijmaken van de aanlooproutes naar de Libische havens was van essentieel belang; zo kon de weg vrijgemaakt worden



Info Marine - Info Marine - Info Marine - Info Marine - Info Marine

voor humanitaire hulp en het hervatten van economische activiteit in de Libische havens, de doelstellingen van deze operatie.

Un nouveau commandant pour le Belgica



Le nouveau commandant, le CPC Manuel Pedro Dory.
KVK Manuel Pedro Dory, de nieuwe bevelhebber.

C'est à Tamise, le 14 octobre, que le CPC BEM Manuel Pedro Dory a pris le commandement du navire océanographique **Belgica**, jusqu'alors dévolu à CPC Luc De Maesschalck; l'amiral de flottille Michel Hofman, commandant de Composante Marine y a investi le nouveau commandant dans ses fonctions à l'occasion d'une cérémonie militaire. Toujours à Tamise, les samedi 15 octobre et dimanche 16 octobre, le **Belgica** fut ouvert au grand public. Les visiteurs eurent l'occasion d'y rencontrer des scientifiques qui leur ont expliqué leurs recherches et ont montré comment les échantillons d'eau, de sédiment et d'organismes vivants sont recueillis. Le **Belgica** et la commune de Tamise sont indissociables : en 1984 il fut l'un des derniers navires à être construit par les chantiers navals de Tamise et la commune est également la marraine du navire.

Cela fait donc 27 ans que le **Belgica** sillonne la partie belge de la mer du Nord et au-delà, en quête de nouvelles découvertes scienti-

fiques. L'Unité de Gestion du Modèle Mathématique de la mer du Nord et de l'estuaire de l'Escaut, en bref UGMM, est un département de l'Institut Royal des Sciences Naturelles de Belgique, établissement scientifique fédéral relevant de la Politique scientifique fédérale ; l'équipage est composé de membres de la Marine belge (Source www.mumm.ac.be)

Een nieuwe bevelhebber voor de Belgica

Op 14 oktober nam KVK SBH Manuel Pedro Dory te Temse het bevel van het oceanografisch schip **Belgica** over van Luc De Maesschalck; de overdracht gebeurde ter gelegenheid van een militaire ceremonie door flottieljeadmiraal Michel Hofman, commandant van de Marinecomponent. Op zaterdag 15 en zondag 16 oktober werd de **Belgica** er opengesteld voor het publiek. De bezoekers kregen de gelegenheid kennis te maken met wetenschappers die hen uitleg verschaften over hun onderzoeken en hen uiteenzetten hoe de water- en bodemstalen en de levende organismen worden opgehaald. **Belgica** en Temse zijn al langer nauw verbonden; het schip werd er in 1984 als een van de laatste schepen op de scheepswerf gebouwd en de gemeente Temse nam het peterschap van het schip op zich.



Les autorités présentes à cette occasion: de g.à d. CPV W. Robberecht, le Général Van den put (Chef MMR), l'ADF M. Hofman et le bourgmestre de Tamise, Luc De Ryck. De aanwezige prominenten van l. naar r.: KTZ W. Robberecht, de generaal Van den put (Chef MMR), de ADF M. Hofman en de burgemeester van Temse, Luc De Ryck

Reeds 27 jaar bevaart de **Belgica** het Belgische gedeelte van de Noordzee, en ook daarbuiten, op zoek naar nieuwe wetenschappelijke ontdekkingen. De Beheerseenheid van het Mathematisch Model van de Noordzee en het Schelde-estuarium, kortweg

Info Marine - Info Marine - Info Marine - Info Marine - Info Marine

BMM, is een departement van het Koninklijk Belgisch Instituut voor Natuurwetenschappen (KBIN), een federale wetenschappelijke instelling die valt onder het Federaal Wetenschapsbeleid ; de bemanning wordt geleverd door de Belgische Marine. (Bron:



www.mumm.ac.be)

Le Commandant sortant, le CPC Luc De Maesschalk.
De uittredende commandant, KVK Luc De Maesschalk.

Le A962 Belgica à la pêche dans le parc à éoliennes Belwind

L'installation des parcs à éoliennes dans la partie belge de la mer du Nord soulève de nombreuses questions quant à leur impact sur le milieu marin. Quelle régénération du fond peut-on espérer du fait que la zone est maintenant interdite à la pêche au chalut? Comment les stocks de poissons vont-ils évoluer ? Il est déjà démontré que certaines espèces de poissons sont attirées par les fondations des éoliennes. Pour étudier l'évolution des stocks de poissons, il importe de prendre chaque année des échantillons par chalutage, une fois au printemps et une fois



en automne. La navigation dans un champ d'éoliennes ne s'improvise pas -les éoliennes sont espacées de 400 mètres en largeur et 600 en longueur-, elle demande une multitude d'autorisations et surtout une garantie totale vis-à-vis des exploitants que la navigation et les opérations -en l'occurrence la pêche- peuvent être assurées à tout moment. Une fois toutes ces garanties techniques et logistiques réunies, il ne manquait plus au **Belgica** qu'une météo clémente pour commencer ses activités de pêche ; il a pris ses premiers échantillons dans le parc le jeudi 22 septembre 2011, en étroite collaboration avec les propriétaires du parc Belwind. Les échantillons ainsi récoltés sont analysés en ce moment par les chercheurs de ILVO (Instituut voor Landbouw en Visserij Onderzoek) ; leurs résultats seront présentés



dans un rapport en 2012.

A962 Belgica op visvangst in Belwind windmolenpark

Met de bouw van windmolenparken in het Belgisch deel van de Noordzee rijzen er veel vragen over de impact hiervan op het mariene milieu. Eén van de vragen is hoe de zeebodem zich zal herstellen nu dit gebied uitgesloten is voor boomkorvisserij en hoe de visbestanden zullen evolueren in de windmolenparken. Ondertussen werd al aangetoond dat bepaalde vissoorten aangetrokken worden tot de funderingen van de windmolens. Om verder te onderzoeken hoe de visbestanden er evolueren, vissen wetenschappers elk voorjaar en elk najaar met een boomkor in het windmolenpark. Navigeren in een windmolenpark geeft geen plaats aan improvisatie -de windmolens staan ca. 400 m uit elkaar in de breedte en 600 m in de lengte- en er zijn een aantal vergunningen vereist en vooral een totale waarborg t.o.v. van de exploitanten dat de navigatie -in dit geval de visserijactiviteiten- verzekerd blijven. Na het aftoetsen van vele

Info Marine - Info Marine - Info Marine - Info Marine - Info Marine

technische, praktische en logistieke aspecten en dankzij gunstige weersomstandigheden, heeft het onderzoeksschip **Belgica**, in nauwe samenwerking met de firma Belwind, eigenares van het park, op donderdag 22 september 2011 deze operatie voor de eerste maal uitgevoerd. Op dit ogenblik onderzoekt het team van ILVO (Instituut voor Landbouw- en Visserijonderzoek) de genomen stalen; het ILVO zal de resultaten in de loop van 2012 bekendmaken.

Le M923 Narcis détruit des mines en Baie de Somme

Le **Narcis** a quitté Zeebruges le jeudi 27 octobre. Alors que sa mission précédente l'a conduit en Libye, il va, cette fois, opérer plus près de chez lui. Pendant trois semaines, le navire sera affecté à l'escadre permanente de chasse aux mines de l'OTAN (SNMCMG1). Cette escadre couvrira une zone devant les côtes françaises, à hauteur des plages de débarquement de la seconde guerre mondiale. Lors du transit vers la zone d'opérations, de nombreux exercices sont organisés à bord. A l'arrivée à Cherbourg, l'équipage retrouve ses collègues estoniens, français, polonais et norvégiens pour y préparer la mission. Une fois en mer, chaque navire rejoint la zone qui lui a été assignée. 'Quelques rochers' plus loin, le **Narcis** tombe sur une vieille mine allemande. Les plongeurs placent la charge, les navires aux alentours sont prévenus de l'explosion imminente. Une grande partie de l'équipage du **Narcis** se trouve sur la passerelle. La tension est à son comble... 3... 2... 1... rien ! Apparemment il y a un problème avec le détonateur ; qu'à cela ne tienne : nos plongeurs proposent de continuer 'en silence' (sans radio) et de procéder à l'allumage de la charge en se servant de la batterie du vhf portable. Vingt secondes plus tard, l'équivalent d'une tonne de TNT fait trembler le navire et soulève une colonne d'eau. La 'débrouillardise' des Belges se montre une fois de plus payante. C'était l'unique mine présente dans la zone du **Narcis**. Fin d'exercice par contre pour le navire norvégien **Maaloy** qui doit rentrer au port en raison de problèmes techniques ; c'est le **Narcis** qui reprend la partie de sa zone non encore déblayée. Le soir même il trouve de nouveau une mine. Cette fois, il est décidé de lancer un Seafox-Charlie. C'est un engin submersible filoguidé équipé, entre autres, d'une caméra qui permet à l'équipage d'observer la bombe, -en l'occurrence vieille de 70 ans-, juste avant qu'elle ne disparaisse définitivement dans un 'splash' impressionnant.

Tout ceci se déroule pendant la journée très symbolique de l'Armistice, le 11 novembre. Les conditions météo et les contraintes opérationnelles ne permettront au **Narcis** que d'éliminer deux mines ; un bon résultat cependant, l'équipage a montré son savoir-faire, tout en sachant que d'autres mines se trouvent encore au fond de la mer. Nous reviendrons l'année prochaine pour continuer notre opération de nettoyage des côtes françaises.



M923 Narcis ruimt mijnen in de Sommebaai

Op donderdag 27 oktober verlaat de **Narcis** de haven van Zeebrugge. De vorige reis bracht het schip vóór de kust van Libië, maar nu opereren we dicht bij huis. Gedurende drie weken zal de **Narcis** het permanent NAVO-eskader (SNMCMG1) bijstaan bij het ruimen van oude mijnen vóór de kust van Frankrijk, ter hoogte van het landingsgebied van WO II. Tijdens de transit naar het operatiegebied draaien we heel wat oefeningen om de boordroutine aan te scherpen. In Cherbourg maken we kennis met onze Estse, Franse, Poolse en Noorse collega's. Elk schip krijgt een zone toegewezen en speurt daar de bodem af. 'Enkele rotsen' verder botsen we op een oude Duitse grondmijn. De duikers plaatsen een lading, we verwittigen de schepen in de omgeving, de helft van de bemanning komt vol spanning op de brug kijken ... 3...2...1... niets! Blijkbaar een probleem met de detonator. Geen probleem voor onze duikers: ze stellen voor 'silent' (zonder radio) te gaan en de mijn te ontsteken met de batterij van de walkie-talkie. Twintig seconden later doet het equivalent van één ton TNT het schip daveren en een enorme waterkolom optorenen. De Belgische inventiviteit en plantrekkerij hebben eens te meer hun vruchten afgeworpen. Jammer genoeg was dit de enige mijn in onze zone. Het Noorse schip **Maaloy** heeft

Info Marine - Info Marine - Info Marine - Info Marine - Info Marine

echter te kampen technische problemen en keert terug naar de haven, waardoor wij het niet geruimde deel van hun box overnemen. En jawel, diezelfde avond nog vinden we nog een mijn. Deze keer lanceren we een Seafox-Charlie; deze zwarte, geleide onderzeeër is o.m. uitgerust met een camera; zo kan iedereen aan boord nog een glimp opvangen van deze 70 jaar oude bom voor zij, weer met een indrukwekkende splash, voorgoed verdwijnt. Dit alles op de symbolische dag van de wapenstilstand, 11 november. Door het variabele weer en operationele beperkingen is het bij twee mijnen gebleven. Een goed resultaat, de bemanning heeft bewezen waartoe ze in staat is, maar er liggen er nog. Volgend jaar komen we terug en maken we



de Franse kust opnieuw iets veiliger.

Le Prince Philippe décore les équipages du Narcis et du Lobelia

Le 24 novembre 2011, à la base aérienne de Beauvechain, le Prince Philippe a décoré personnellement nos militaires engagés dans les opérations en Libye. En présence de Pieter De Crem, ministre de la Défense et du général Charles-Henri Delcour, chef de



la Défense, le prince a tenu à féliciter nos troupes pour leur professionnalisme durant la mission. La Belgique a pris part à l'opération Unified Protector sous le commandement de l'OTAN du 31 mars au 31 octobre 2011 ; la Défense y a engagé six F-16 ainsi qu'un chasseur de mines. Le M923 **Narcis** a été déployé en premier lieu puis fut relevé en août par le M921 **Lobelia**. Tous deux ont contribué à mettre l'embargo sur le trafic d'armes vers la Libye et à sécuriser les voies navigables libyennes.

Prins Filip huldigt bemanningen Narcis en Lobelia

Prins Filip heeft persoonlijk de militairen die deelnamen aan de operatie in Libië een onderscheiding toegekend. Dat gebeurde op 24 november 2011 op de luchtmachtbasis van Bevekom. In aanwezigheid van Pieter De Crem, minister van Defensie en generaal Charles-Henri Delcour, chef Defensie, feliciteerde de prins de troepen voor hun professionalisme tijdens de opdracht. België nam van 31 maart tot 31 oktober 2011 met zes F-16's en een mijnenjager deel aan de NAVO-operatie Unified Protector. De mijnenjager M923 Narcis startte de opdracht en in augustus nam de M921 **Lobelia** de fakkel over. Beide schepen hebben bijgedragen tot het in stand houden van het wapenembargo





tegen Libië en het vrijmaken van de Libische vaarwegen.

A963 Stern et M917 Crocus en campagne d'automne avec l'Ecole Nautique

En raison des mauvaises conditions météo du lundi 10 octobre, le départ fut postposé d'un jour et c'est finalement le mardi 11 que les BNS **Stern** et **Crocus** partirent en campagne d'automne avec les élèves et instructeurs de l'Ecole Nautique de la Marine. Le but de cette campagne était double : il s'agissait d'assurer la formation, à la fois des futurs officiers de quart et des sous-officiers pont. Dans ce but, plusieurs exercices de navigation et de matelotage étaient prévus le long des côtes belges, françaises et britanniques. Pour les officiers de quart, il s'agissait principalement d'exercices de navigation aussi bien lors d'un simple transit que dans des passages étroits. Pendant ce temps, les sous-officiers pont purent mettre en pratique les différentes techniques et méthodes de maniement des cordages, des câbles et des chaînes d'ancre sur les ponts extérieurs.

En route vers notre première destination, Cork, en Irlande. La mer houleuse fit ses premières victimes mais très vite les élèves attrapèrent le pied marin ; les différents exercices de navigation se succédèrent et le passage dans le détroit du Solent fut très

instructif. Après une première semaine d'exercices intensifs nous eûmes, à juste titre, droit à quelques jours de détente à Cork. Mais là aussi le mauvais temps nous joua de mauvais tours ; à la suite d'un avis de tempête les deux navires furent obligés de quitter le port un jour plus tôt que prévu et durent se réfugier en Baie de Seine où ils purent reprendre leurs exercices de navigation et de matelotage : manœuvres de ravitaillement avec transfert de la poste et de messages, exercices 'homme à la mer' et d'avarie de gouvernail ... L'escale suivante fut Saint Héliier (Jersey). Au programme: le plein de carburant, un tour de l'île en vélo pour les sportifs ou une visite du site historique 'The Jersey War Tunnels'. Et ainsi navires et élèves furent prêts à entamer la dernière partie de la campagne. Nous quittâmes le port sous une bonne brise mais heureusement le temps devint plus clément, ce qui nous permit de continuer et de parachever les derniers exercices, tout en nous rapprochant des eaux territoriales belges. L'entraînement fut dur mais il portera sans aucun doute ses fruits. Pour remédier à tous les inconvénients les cuistots préparèrent chaque jour de bons petits plats pour les élèves, les instructeurs et l'équipage. Cela contribua certes au bon moral et à la concentration de tout un chacun. C'est avec un sentiment de grande satisfaction que, le vendredi 28 octobre, se termina notre campagne. Espérons que les élèves n'oublient pas les aptitudes et connaissances acquises durant cette campagne et qu'ils puissent



bientôt monter à bord de nos navires comme membres d'équipage à part égale.

A963 Stern en M917 Crocus op herfst-campagne met Nautische School

Op dinsdag 11 oktober -normaal hadden we moeten vertrekken op maandag maar wegens het slechte weer werd het vertrek



met een dag uitgesteld- vertrokken de BNS **Stern** en **Crocus** op herfstcampagne met de nautische school van de Marine. Doel van de campagne was het opleiden van de toekomstige 'wachtofficiërs op de brug' en de onderofficiërs met 'specialiteit dek'. Daartoe hielden beide schepen allerlei navigatie- en zeemanschapoefeningen langs de Belgische, Franse en Britse kust. Voor de wachtofficiërs kwam het erop neer dat zij veilig het schip moesten leren besturen tijdens een gewone transit maar ook in passages door nauwe vaarwateren. De onderofficiërs dek van hun kant moesten alle technieken en werkzaamheden met touwwerk, kabels en ankerkettingen op de buitendecken onder de knie krijgen.

Op weg naar onze eerste bestemming: Cork (Ierland). De leerlingen hadden aanvankelijk moeite om zich staande te houden in de woelige zee en velen leden aan zeeziekte maar zeer snel kregen ze toch de vereiste 'zeebenen'. De oefeningen volgden elkaar op en een eerste passage door het nauwe vaarwater van de Solent was voor velen een leermoment. Na een eerste drukke week, mochten we -verdiend- ontspannen in Cork. Opnieuw speelde het slechte weer ons parten, want wegens een stormwaarschuwing moesten we Cork al een dag eerder buitenvaren. We ontsnapten aan de storm en zetten koers naar de 'Baie de Seine'. Aldaar stonden op het menu een bevoorradingsmanoeuvre met uitwisseling van post en berichten, man-over-boord en een oefening roeraverij. Een noodzakelijke stop in Saint Héliar (Jersey) -we moesten brandstoft inslaan- liet ons toe om nog even uit te blazen vooraleer het laatste deel van de reis aan te vatten. Enkele sportievelingen reden per fiets 'le tour de Jersey', het eiland rond dus ; anderen bezochten de historische site 'The Jersey War Tunnels'. En hiermee waren zowel de schepen als de leerlingen fris en

klaar voor het laatste deel van de campagne. Ook deze keer voeren we buiten met stijve bries. Gelukkig klaarde het weer snel op. De oefeningen herhaalden zich en bij het afwerken van de laatste trainingen naderden we al snel de thuiswateren. De training was zwaar, maar zal in de toekomst zeker zijn vruchten afwerpen. Om de last te verlichten, hebben de scheepskoks de leerlingen in de watten gelegd ; elke dag hebben ze een heerlijke maaltijd bereid voor bemanning, instructeurs en leerlingen. Mede hierdoor bleef het moraal hoog en bleef iedereen geconcentreerd. Op vrijdag 28 oktober konden we de campagne met een voldaan gevoel afronden. Hopelijk vergeten de leerlingen deze rijke ervaringen niet en zullen ze in de toekomst aan boord stappen van één van onze schepen als volwaardig bemanningslid.

Blitzfoto

Foto genomen in april in het kantoor van de Minister van Defensie. Ere-eerste meester chef Maurice Michielsens ontvangt de medaille van Ridder in de Kroonorde uit de handen van de minister van Defensie, Pieter De Crem. Maurice is eveneens ere-tamboer



majoor van de Koninklijke Muziekkapel van de Marine.

Photo clin d'oeil

Photo prise en avril au bureau du Ministre de la Défense. Le Premier-maître-chef d'honneur Maurice Michielsens a reçu la médaille de Chevalier de l'Ordre de la Couronne des mains du Ministre de la Défense Peter De Crem.

Maurice est également Tambour d'honneur de la Musique Royale de la Marine.

Miniship Belgium 2012

Miniship verzamelaars uit België, Nederland, Frankrijk en Duitsland, soms zelfs uit nog verder gelegen landen, komen in 2012 weer maandelijks bijeen op de derde zaterdagmorgen vanaf 9.30 uur. De bijeenkomsten hebben plaats in de 'Captain's Lounge VVW-Club' (Vlaamse Vereniging voor Watersport) Beatrijkslaan 27 te 2050 Antwerpen-Linkeroever (Tel: 03/219.08.38).

Bij deze ontmoetingen draait alles om 'waterlijn'-scheepsmodellen, uitgevoerd in miniatuurformaten 1:1250 en 1:1200. Maar ook scheepvaartboeken, geschilderde scheepsportretten en scheepsfoto's kunnen de verzamelaars - een gezelschap van ca zestig personen waarvan er tijdens de ontmoetingen meestal dertig tot veertig aanwezig zijn - hier vinden.

De ontmoetingsagenda voor 2012 ziet er uit als volgt: 21 januari - 18 februari - 17 maart - 21 april - 19 mei - 6 juni - 21 juli - 18 augustus - 15 september - 20 oktober - 17 november & 15 december 2012.

Er hoeft geen lidgeld te worden betaald door het bijzonder trouwe publiek dat praktisch op elke bijeenkomst aanwezig is en dit twaalfmaal per jaar!

Toegang tot Miniship Belgium is vrij en gratis, evenals het gebruik van de grote parking.

Openbaar vervoer: de halte van de trams 2-3-5 en 15 bevindt zich op loopafstand in premetrostation 'Frederik van Eeden'. (Frederik van Eedenplein).

De contactpersonen zijn thans:

Voor België:

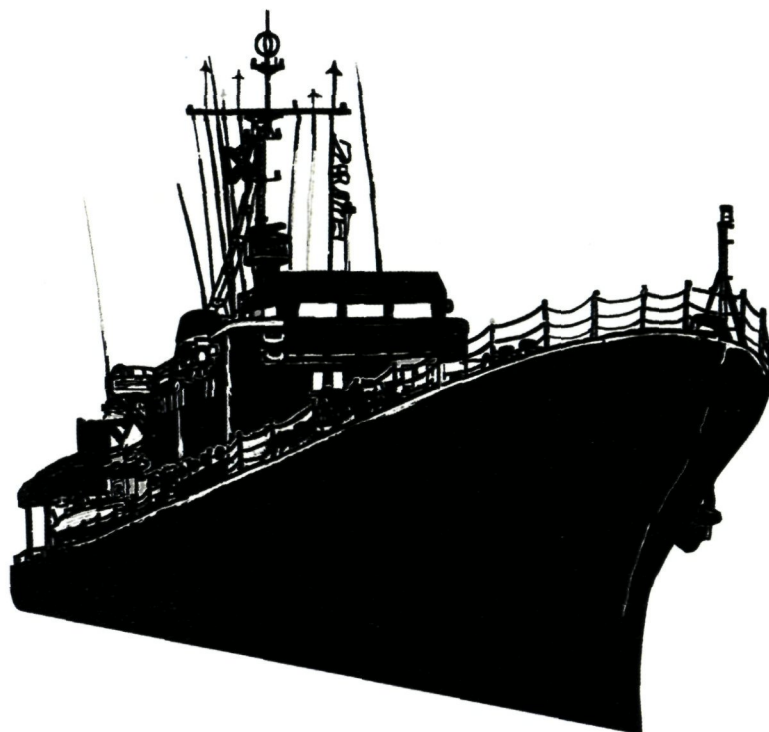
- Anton Van der Jeugt, Koning Albertlaan 208, B-9000 Gent - Tel: 09/221.37.68

- Louis Van Cant, Populierenlaan 3/B.7, B-2020 Antwerpen -

Tel.: 03/216.98.28 (met voicemail) - E-mail: louisvancant@antwerpen.be

Voor Nederland:

- Bram Gorter, Burgemeester de Jonghkade 30, NL-3143 CC Maassluis - Tel: 010/590 4156 of: 010/592 5119.



Een Belgische primeur: ons land heeft nieuwe antipiraterijwet



Op 29 juni jl. beleefde maritiem België een merkwaardige primeur. Voor het eerst in ons land werd een zeerover alhier berecht en door de correctionele rechtbank van Brussel tot tien jaar effectieve celstaf veroordeeld. Het betrof de Somalische piraat Abdi Hassan Hammad die op 18 april 2009 de Belgische steenstorter **Pompei** van de firma De Nul hielp kapen in de Indische oceaan. De tienkoppige bemanning werd 72 dagen lang in erbarmelijke omstandigheden gegijzeld. Het schip werd pas na het betalen van 1,94 miljoen euro losgeld aan de eigenaar terugbezorgd.

Bestaande wetgeving ontoereikend

Het enteren van een Belgisch schip in internationale wateren is sinds januari 2010 een stafbaar feit geworden krachtens de antipiraterijwet die ons parlement toen goedkeurde. Als wettige basis voor het ontwerpen van deze wet gold de wet van 5 juni 1928 die het Strafwetboek wijzigde inzake de wetgeving toepasselijk op vissersboten en koopvaardij-schepen onder Belgische vlag. Maar tot in 2010 bestond er geen wettelijk instrument om onze militaire marine te gelasten met de toepassing van die wet. Er was ook het artikel 101 van de Conventie van de Verenigde Naties over het Zeerecht, geratificeerd in 1982. Piraterij werd er omschreven als een onwettige actie in internationale wateren met de bedoeling privébelangen te dienen. Een militair vaartuig mocht op zee optreden maar alleen tegen schepen die dezelfde vlag voeren. Dat was natuurlijk ruimschoots onvoldoende om de maritieme piraterij, die overal ter wereld aan het uitbreiden was, op efficiënte wijze te bestrijden.

Nieuwe Belgische antipiraterijwet

Zowel de Belgische als de internationale wetgeving terzake waren dus ontoereikend. Daarom werden in ons land, na de kaping van de **Pompei**, op maritiem-juridisch vlak de handen uit de mouwen gestoken en





keurde de commissie Justitie van de Kamer eind december 2009 een wetsontwerp goed dat ons land de mogelijkheid bood om op correctioneel vlak te kunnen optreden tegen de maritieme piraterij. Op 30 december 2009 stemde het parlement dit wetsontwerp en in het Staatsblad van 14 januari 2010 verschenen twee wetten, de eerste betreffende de strijd tegen de maritieme piraterij (Anti Piracy Actor of APA I) en de tweede betreffende de aanpassing van het Strafwetboek i.v.m. deze antipiraterijstrijd (APA II). Nu kon onze Marine daadwerkelijk optreden en waren onze rechtbanken bevoegd om piraten die Belgische schepen enterden in ons land te berechten. Volgens de nieuwe wet is de maximumstraf 15 jaar voor een piraat en levenslang zo er doden gevallen zijn; het financieren van piraterij kan 10 jaar kosten, terwijl het hoofd van een piratenbende 20 jaar kan krijgen.

Belgische marine treedt op

Zo kreeg ons fregat F931 **Louise-Marie** tijdens de operatie Atalanta II de mogelijkheid om piraten die in de Indische oceaan opereren onder bepaalde omstandigheden aan te houden.

In november 2010 was het zover. Het fregat, dat langs de kust van Kenia patrouilleerde, kreeg een noodoproep van het vrachtschip **Petra** dat door piraten bedreigd werd. Eens ter plekke ging het 'vessel protection team' van het fregat over tot de boarding van de

skiff van de piraten. Zeven vermeende piraten, die nog vlug wapens en ladders overboord hadden gegooid, werden gevangen genomen en aan boord van de **Louise-Marie** gebracht. Een van hen werd later door de bemanning van de **Pompeï** herkend als een van de deelnemers aan de kaping van de Belgische steenstorer. In toepassing van de nieuwe wet werd hij naar ons land overgevlogen om er terecht te worden. De federale procureur oordeelde dat er voldoende bewijzen waren om hem van piraterij op een Belgisch schip te beschuldigen en zo kwam Abdi Hassan Hammad voor de correctionele rechtbank terecht. Op 29 juni 11. werd hij tot 10 jaar effectieve celstraf veroordeeld.

Primeur die België tot eer strekt

Zo was het de allereerste keer dat een piraat in België veroordeeld werd dankzij de nieuwe wetgeving terzake en het kordate optreden van onze Marine. Dat strekt ons land tot eer.

Aangezien de piraat de hem ten laste gelegde feiten ontkent tekende zijn advocaat beroep aan, maar hoe het ook afloopt zal zeker niets veranderen aan 's lands verdiensten in de strijd tegen de maritieme piraterij.

H.P. Rogie

France



Le 20 janvier 2011 le Collège Interarmées de Défense français a été rebaptisé École de Guerre. Sa première promotion a choisi comme nom de baptême 'Général de Gaulle'.

Voici ce qu'aurait pu dire le 'Général' s'il avait eu la tâche de présider cette cérémonie. C'est un respectueux pastiche composé par le capitaine de corvette Benjamin Chauvet et fabriqué à partir d'écrits et d'allocutions du Général, principalement dans 'l'Armée de Métier', 'Le Fil de l'Épée' et son discours à l'École de guerre allemande en 1967.

« Mon premier mot sera pour vous dire que je me fais un honneur et un plaisir de vous voir. Entre soldats que nous sommes, il y a de tout temps, en dépit des frontières et quelles qu'aient été les blessures, un grand et noble domaine commun. Cela est toujours vrai moralement parlant. Car toujours et où que ce soit, le service sous les armes ne peut aller sans vertu, au sens latin du mot 'virtus', qui distingue et élève les hommes et qui, lors même qu'ils se sont combattus, les marque tous d'une seule empreinte.

En venant vous voir j'éprouve le sentiment d'un grand changement dans les méthodes qui président à votre formation. Voilà toutes sortes d'innovations et cependant je vois, je sais, je sens que l'âme de l'École de guerre

est toujours la même et que l'esprit qui domine ici, c'est l'esprit militaire. En somme, voyez-vous, il y a à la fois, ici, les grandes transformations modernes et en même temps l'esprit traditionnel. Cette combinaison-là me paraît exprimer très bien ce que deviennent et que doivent devenir nos armées.

J'ai toujours soutenu une conception d'un État armé pour agir fortement. Non pas une juxtaposition d'intérêts particuliers d'où ne peuvent sortir que de faibles compromis, mais bien une institution de décision, d'action, d'ambition, n'exprimant et ne servant que l'intérêt national. L'État, pourvu qu'il soit l'État, est le guide et le rempart de la Nation. Un État dont les pouvoirs sortent directement du peuple, un État assez fort pour imposer à chaque individu, qu'il soit grand ou qu'il soit petit, et à chaque catégorie, qu'elle soit faible ou qu'elle soit puissante, l'accomplissement de son devoir. Un État pour mener à bien une tâche à très longue portée.

Il n'y a pas, dans les armes, de carrière illustre qui n'ait servi une vaste politique, ni de grande gloire d'homme d'État qui n'ait doré l'éclat de la Défense nationale.

Quels que soient les buts visés au-dehors, il sera pour l'État suprêmement impolitique de n'entretenir point dans l'armée la pensée d'une grande tâche à accomplir et le goût de

vastes desseins. Mais l'habitude d'obéir intimide les militaires et les problèmes d'ordre militaire indisposent les hommes au pouvoir. Outre que les philosophes, habiles à manier l'opinion publique, s'entendent à dissoudre la résistance des professionnels. Car le chef militaire ne trouve jamais trop aiguës, ni trop solides les armes qu'il devra manier. Et, en effet, lorsque le Devoir le commande, le chef militaire peut être investi tout à coup d'une autorité effrayante. La vie des autres est mise à sa discrétion et tout un chacun tourne vers lui son angoisse. Son salut, le sort de tout un chacun dépendra de la valeur de ses armes et l'extrême sérieux mis à la formation de ses cadres, à l'ardeur de ses soldats. Rien n'importe donc plus l'État que de ménager dans les cadres, ces personnages d'exception qui le représenteront dans le combat. Mais la tension de l'être qu'implique une pareille préparation, comporte dans le temps ordinaire peu de profits et beaucoup d'épreuves. C'est pourquoi l'espérance de jouer un grand rôle dans les grands événements doit animer l'homme fort pour ces hautes actions. Puissent être hantés d'une telle ardeur les ambitieux du premier rang, artistes de l'effort et levain de la pâte, qui ne voient à la vie d'autres raisons que d'imprimer leur marque aux événements. On ne fait rien sans de grands hommes et ceux-là le sont pour l'avoir voulu!

Préparer la guerre, c'est donc préparer les chefs.

J'ai eu trop d'eunuques autour de moi et personne n'aura plus jamais le culot de faire ce que j'ai fait. Mais puisque tout recommence toujours, ce que j'ai fait sera tôt ou tard une source d'ardeur nouvelle après que j'aurai disparu. Et pour cela il faut un homme de caractère. Son mouvement est d'imposer à l'action sa marque, de la prendre à son compte et d'en faire son affaire. Non qu'il veuille ignorer les ordres ou négliger les conseils, l'homme de caractère a la passion du devoir. Il y cherche l'âpre joie d'être responsable et l'élément supérieur : le fait d'entreprendre. Et loin de s'abriter sous la hiérarchie, de se cacher dans les textes, de se couvrir des comptes rendus, le voilà qui se dresse, se campe et fait front.

Secourable comme toujours, la machine à présent régit notre destin. L'armement dans sa conception et sa réalisation, exige maintenant pour être valable, qui le sait mieux que vous, la mise en œuvre de ressources et de capacités scientifiques, techniques, industrielles, financières dont les limites s'élargissent tous les jours. La France et ses alliés pourront d'autant

mieux s'assurer des moyens de la puissance qu'elles conjugueront leurs possibilités. A fortiori, ce sera vrai si celles de ses voisins d'Europe s'associent avec les siennes.

Mais dans l'immense bouleversement ne valent, ne marquent, ne comptent que les hommes qui savent penser, vouloir, agir suivant le rythme terrible des événements. Les autres seront balayés. Un changement s'impose donc dans la manière de vous instruire. Celle-ci, au lieu de s'inspirer surtout de l'acquis, devra prendre pour loi le développement des personnalités. Exercer l'imagination, le jugement, la décision non point dans un certain sens, mais pour eux-mêmes et sans autre but que de les rendre forts et libres, telle doit être la philosophie de formation des chefs, tel est le rôle d'une école de guerre »

Voici donc, par le capitaine de corvette Benjamin Chauvet, ce qu'aurait pu dire le Général de Gaulle à ces officiers supérieurs français et étrangers, réunis en soldats d'une même éthique dans cette prestigieuse école. Le capitaine Chauvet, né en 1976, a servi une dizaine d'années au sein de la flotte de surface principalement en Méditerranée, à Djibouti et dans l'océan Indien. Il prendra prochainement le commandement d'un bâtiment de combat.

Neptunus se fait un plaisir de reproduire ici son pastiche, rappel des valeurs prônées par le Général et qui sont éternelles, actuelles, évidentes et indispensables.

Extrait du 'Figaro Magazine' n° MO5918 du 29 janvier 2011 par le CPV (hre) J.C. Liénart, Président du Comité de rédaction.



Des 'privés' pour combattre la piraterie

Des armements maritimes font appel à des 'privés' pour défendre leurs navires contre les pirates somaliens et autres, les moyens militaires ne suffisant pas. Depuis un certain temps déjà des Anglo-Saxons proposent leurs services, ayant équipé pour l'escorte des navires de guerre, vedettes, dragueurs, remorqueurs, déclassés et réaménagés. Depuis Madagascar opèrent actuellement des Français, ayant armé une vedette rapide pouvant faire 23 nœuds, pour escorter et dissuader par sa vitesse tout assaillant ; en complément et pour éviter une attaque par

l'autre bord du navire protégé, une équipe de défenseurs armés prend sur elle la protection rapprochée du navire escorté. Ces gardes maritimes civiles s'alignent juridiquement sur ce qui est connu et généralement admis pour la protection des transports de fonds par la route. La plupart de ces gardiens sont recrutés parmi les anciens militaires issus des forces spéciales rompues à l'intervention en mer.

(Source : 'Marine et Océans').



Over nitraten, terroristen, bloei en teloorgang van de Kaap Hoorn zeilvaart naar Chili



Naar aanleiding van de terroristische aanslagen op het eiland Utoya en in Oslo (Noorwegen) op 22 juli jl., waarbij ammoniumnitraat gebruikt werd, hebben wij een deskundige om informatie gevraagd omtrent de geschiedenis van deze meststof, die tegelijkertijd gebruikt kan worden als springstof. Zo wist kapitein Roger Ghys ons te vertellen ...

Ammoniumnitraat : een zegen voor de landbouw maar een gevaarlijk wapen in de handen van terroristen

Natriumnitraat, een grondstof van ammoniumnitraat wordt in overvloed aangetroffen in de mijnen in het noorden van Chili. Zowel de landbouw in Europa als oorlogvoerende landen hadden sinds het begin van vorige eeuw een grote behoefte aan ammoniumnitraat. Tot heden wordt het meestal gebruikt als meststof en kent het een grote afzet en, zoals in Noorwegen bevestigd, daarom gemakkelijk beschikbaar. De geschiedenis omtrent de evolutie van deze grondstof tot ammoniumnitraat, die tegelijkertijd als gewone meststof bij de landbouw maar eveneens als springstof wordt gebruikt, is nauw verbonden met de zeilvaart van grote zeilschepen rond Kaap Hoorn. Het is eveneens weinig gekend dat het gemis aan vracht van natriumnitraat, het belangrijkste bestanddeel voor het vervaardigen van ammoniumnitraat, in feite de dood heeft betekend van de bloei en de teloorgang van de Kaap Hoorn vaart.

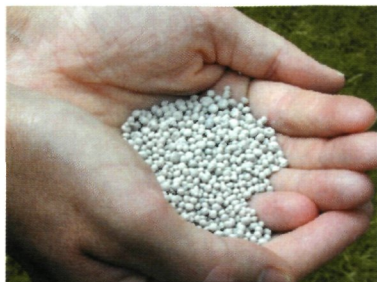
De gouden eeuw van de Kaap Hoorn zeilvaart naar Chili

In de loop van de 19de eeuw en in het begin van de vorige eeuw liepen grote Franse en

Duitse zeilschepen van bekende rederijen, zoals Bordes en Laeisz, regelmatig Chileense havens aan. Ze laadden in de haven van Iquique, in het noorden van Chili, grote hoeveelheden natriumnitraat, beter gekend onder de naam 'Chile salpeter'. Deze grondstof was afkomstig uit mijnen gelegen in het binnenland in een der meest onherbergzame gebieden ter wereld. Daar het open mijnen waren en het natriumnitraat in brede lagen lag, was de uitbating eenvoudig. Een nadeel was het vervoer naar de kust en het gebrek aan kaaïen in een beschutte haven. De zeilschepen lagen voor anker op de open rede van Iquique zodat men verplicht was de zakken natriumnitraat met lichters aan te voeren en met boordmiddelen te laden. Het laden gebeurde met lieren voortgedreven door een kleine hulpstoommachine de zogenaamde 'donkey' -letterlijk vertaald de ezel- die verder in de havens voor allerlei kleine werkzaamheden aan boord gebruikt werd zoals de ankerlier. Over het algemeen was het goed weer maar bij hoge zwel en sterke wind was men verplicht de lading te staken. Dit werd zolang mogelijk uitgesteld en door een handig manoeuvre kon men meestal verder laden. Dit staaltje van zeemanschap werkte als volgt. Een zeilschip lag ten anker kop op de wind: om te vermijden dat het laden door weersomstandigheden gestopt werd, diende men te zorgen voor een beschermde lijzijde voor de lichters. Daarom werd het anker een weinig ingehieuwd en ter hoogte van de ankerkluis stak men een kabel dubbel door een schakel van de ankerketting. Deze kabel werd vervolgens stijf gezet en vastgemaakt op het achterschip. Dan werd de ankerketting uitgevierd zodat het achterschip oploefde en aldus een lij gevormd werd voor de lichters.

Er bestond nog een tweede grote trafiek voor de zeilschepen die rond Kaap Hoorn voeren. Chili bezat inderdaad een andere grote rijkdom aan meststoffen, nl. guano, een gedroogde vogelmest die gedurende eeuwen als waardeloos werd beschouwd en die men overal op de kust in het zuiden van Chili aantrof. Beide stoffen werden als meststof gebruikt en bleken van levensbelang voor de landbouw in Europa. In het begin van de 19de eeuw uitten economen de vrees voor een eventuele wereldhongersnood. De landbouwgronden geraakten stilaan uitgeput zodat men ten alle koste verplicht was aan intensieve bemesting te doen. De traditionele bemesting voldeed niet meer zodat men verplicht was scheikundige meststoffen

te gebruiken. Planten hebben stikstof nodig om te kunnen groeien en zijn in de meeste gevallen niet in staat zich te voeden met de stikstof die zich in de lucht bevindt. Nitraten daarentegen kunnen deze stikstof leveren onder een meer geschikte vorm dan de organische ammoniakale stikstof van natuurlijke mest.



Ammoniumnitraat, een gevaarlijke lading voor de scheepvaart

Hedendaags is ammoniumnitraat (NH_4NO_3), dat op scheikundige manier

wordt vervaardigd, de meest gebruikte meststof. Deze stof is geklasseerd volgens de I.M.D.G. code (International Maritime Dangerous Goods Code) onder de klasse 5/1 oxiderende stoffen. Indien in ammoniumnitraat evenwel het gewicht van brandbare stoffen meer dan 0,2% bedraagt met inbegrip van organische stoffen, wordt het zelf geklasseerd onder klasse 1 springstoffen. Een ammoniumnitraat meststof wordt aanzien als zeer gevaarlijk bij een brand. Praktisch de ganse haven van Texas City werd in 1946 verwoest toen een schip geladen met ammoniumnitraat meststoffen in de lucht vloog. Toen een brand uitbrak in ruim III paste de brandweer een verkeerde techniek toe. Het schip was van het Liberty type en als brandblusmiddel werd stoom gebruikt in de ruimen. De luiken werden hermetisch afgesloten om de toevoer van zuurstof af te snijden. De aangewezen brandbestrijding bestaat erin met open ruim de haard van de brand vanaf de loefzijde te blussen met grote hoeveelheden water; ammoniumnitraat (NH_4NO_3) is een zuurstofdrager zodat het afsluiten van de luiken geen enkel resultaat gaf. Ondertussen steeg de hitte in het ruim en kwam er waterstof (H_2) vrij terwijl de druk toenam met als gevolg een zware ontploffing. Nadien vond men de schroef van het schip terug aan de wal op een afstand van 200 meter. De verwoesting van Tessenlo in 1943 als gevolg van een ontploffing van een opslagplaats van ammoniumnitraat in de nabijheid van een school is men in ons land niet vergeten. Enkele jaren terug kende men zelf in de U.S.A. een grote terroristische aanslag met vele doden en de vernieling van regeringsgebouwen waarbij ammoniumnitraat gebruikt werd.

De behoeften voor de Europese landbouw werden op het einde van de 19de eeuw en

in het begin van de vorige eeuw zo dringend dat reders hun grote zeilschepen naar Chili zonden om aldaar meststoffen te laden ondanks de gevaren van Kaap Hoorn. Veel zeilschepen zijn er destijds met man en muis vergaan in geheimzinnige omstandigheden, waaronder in 1938 de **Admiral Karpfanger**, ons voormalig zeilopleidingsschip **L'Avenir**. Het mysterie van het vergaan van de viermastbark werd uiteindelijk opgelost in 2004 door een nieuwe studie van R. Ghys en N. Cormack, 'An investigation into the loss of the steel bark Admiral Karpfanger'. De Kaap Hoorn zeilvaart was evenwel winstgevend daar steenkool op de heenreis een interessante vrachtprijs opbracht. Iquique kende een grote bloei en ondanks de slechte levensomstandigheden ter plaatse werd zelfs een klein stadje gebouwd in de nabijheid van de mijnen.

De ontdekking van het procédé ammoniumnitraat

De scheikundige formule van natriumnitraat is NaNO_3 . Begiftigd met zuurstof levert een nitraatmolecule (N_2) aan koolstof een explosieve reactie namelijk zwart poeder, het zogenaamde buskruit dat reeds vele eeuwen gekend was. Buiten de landbouw kregen nitraten daarom aan de vooravond van de eerste wereldoorlog een minder vredelievend afzetgebied, namelijk de bevoorrading van arsenalen in poeder en springstoffen. Men kan zich de vraag stellen waarom de Franse nitraatvloot tijdens de oorlog een groot aantal verliezen kende op de weg naar Kaap Hoorn. De rederij Bordes alleen verloor vijftien schepen door duikboten, terwijl Duitsland, dat dezelfde behoeften had aan oorlogsmunitie, zijn vloot zeilschepen oplegde. De ontwikkeling van een scheikundige synthese geeft hier het antwoord. Men treft in de natuur in overvloed de bestanddelen van salpeterzuur (HNO_3) aan bij stikstof (N_2), zuurstof (O_2) en waterstof (H_2). De voornaamste manier om dit te produceren is ammoniak. De oxydatie van ammoniak leidt naar stikstofoxide en uiteindelijk naar nitraten. Het is de beheersing van de synthese van ammoniak die aan Duitsland de mogelijkheid bood om te beschikken over voldoende springstoffen en munitie en dit ondanks de blokkade van de havens waardoor de toevoer van de Chileense nitraten onmogelijk werd. Reeds in 1908 had de Duitse professor Fritz Haber een brevet neergelegd van een katalytische reactie. Overgaan van theorie naar de praktijk was echter niet eenvoudig. De scheikundige Karl Bosch, medewerker en schoonbroer van

De Passat



Haber, deed nagenoeg 20.000 proeven alvorens de methode op punt te stellen. Dit liet in 1913 aan Badische Anilin toe reeds 8700 ton ammoniak te produceren. De uitvinding van Professor Haber was aldus rechtstreeks verantwoordelijk voor het verlies van zoveel Franse zeilschepen. Hij was later eveneens betrokken bij de ontwikkeling van oorlogsgas, het zogenaamde mosterdgas Yperiet. De toekenning aan Haber in 1918 van de Nobelprijs veroorzaakte hierdoor een algemeen protest. Haber week uit wegens de anti-joodse wetgeving en stierf in 1933.

De teloorgang en de doodstrijd van de Kaap Hoorn vaart op Chili

Stilaan geraakten de hoeveelheden guano uitgeput waardoor een belangrijke trafiek naar Chili teloor ging. Tegen het einde van

de jaren twintig was het procedé om stikstof uit lucht te trekken algemeen gekend in andere landen waardoor de uitvoer van nitraten uit Chili nagenoeg overbodig werd. Andere goedkopere bronnen om natriumnitraat te ontwikkelen werden aangesproken zodat men niet meer afhankelijk was van de Chileense mijnen. Verder gebeurde het meeste zeevervoer met bestemming Chili nu met vrachtschepen via het Panamakanaal zodat de tragere zeilvaart meer en meer verdrongen werd. Deze ontwikkeling betekende de doodstrijd van de Kaap Hoorn zeilvaart naar Chili. De meeste mijnen werden gesloten en op het huidige ogenblik is er slechts één grote mijn in werking. Het stadje gelegen in de nabijheid van de mijnen werd volledig verlaten en slechts nu en dan bezoeken zeldzame toeristen deze spookstad. Toen Pinochet de macht greep, werd het stadje gedurende enkele jaren gebruikt als strafkamp voor de tegenstanders aan het regime. De enige overblijvende mijn wordt nu met moderne middelen uitgebaat en de moeilijkheid met het vervoer werd opgelost door natriumnitraat op te lossen in water en via een pijpleiding naar de haven van Iquique te vervoeren. Hier wordt het water verwijderd en het natriumnitraat opgezakt. Daar er ondertussen een beschutte haven werd gebouwd en de kaaien uitgerust zijn met moderne kranen, zijn de vroegere moeilijkheden die men ondervond bij het laden van zeilschepen opgelost. Verder waren veel vrachtschepen ondertussen overgeschakeld van de klassieke stoommachine op motor zodat het steenkoolvervoer naar Chili volledig verloren ging. Daar er geen vraag meer was voor vervoer zowel op de heen- als de terugreis ging de Kaap Hoorn zeilvaart naar Chili aldus volledig teloor. Niettemin kende de vaart met zeilschepen rond Kaap Hoorn, als gevolg van de crisis en de lage uitbatingkosten van een zeilschip, nog een korte heropleving in de jaren dertig door het graanvervoer vanuit Australië en bauxieterts uit de Seychellen. Zo was de Finse viermastbark **Pamir** in 1941 op de terugreis naar Europa, komende van de Seychellen. Er was geen radio aan boord en niemand aan boord was ervan op de hoogte dat Finland in oorlog was aan de zijde van Duitsland. In juli 1941 werd het schip geënterd en als oorlogsbuit naar Wellington afgevoerd. De Nieuw-Zeelanders, gekend om hun liefde voor het zeilen, hebben dan de **Pamir** in de vaart gebracht. Het schip voer nu onder Nieuw-Zeelandse vlag en tijdens de ganse duur van de oorlog voer het als zeilvrachtschip tussen Nieuw-Zeeland en Vancouver in Canada en maakte hierbij zelfs winst. Na de oorlog werd het schip terugbezorgd aan zijn reder Erikson en keerde het terug naar

Europa in 1949. **Pamir** was het laatste zeilvrachtschip dat Kaap Hoorn gerond heeft. De tijd van de vrachtzeilschepen was voorbij en Erikson verkocht het aan Schlieden van de stichting **Pamir + Passat**.

De **Pamir** werd opnieuw een zeilopleidingschip voor de koopvaardij onder Duitse vlag. Geladen met gerst, komende van Buenos Aires, verging het spijtig genoeg in 1957 op zijn terugreis in de orkaan Carrie op 300

mijl zuidoost van de Azoren met het verlies van 35 bemanningsleden.

Sic transit gloria!

Roger Ghys

Int. Secretaris-generaal

Kapiteins Kaap Hoorn Vaarders (em)

Ere-Commandant zeilopleidingsschip Mercator

Zee-expert vervoer gevaarlijke stoffen

anger



l'Avenir, later Admiraal Karpfanger

Les défenses européennes en régression



Depuis la fin de la 'guerre froide', les pays européens ont progressivement réduit leurs dépenses militaires. Cela s'est manifesté chez nous, en Belgique, par la profonde restructuration des forces armées, planifiée et menée par le ministre de la Défense de l'époque, André Flahaut. En ce qui concerne la Marine, celle-ci fut réduite à la portion congrue, soit 2.000 hommes et quelque dix unités opérationnelles. Les grandes puissances du monde occidental, le Royaume-Uni, la France, l'Allemagne, l'Italie et l'Espagne ont, elles aussi, fortement assaini leurs dépenses militaires et réduit le nombre d'unités navigables de leur marine.

De fortes réductions

C'est ainsi que la France vient de demander aux militaires un effort de 3,5 milliards d'euros pour les années 2011-2013. A l'échéance 2020 il manquera dans les caisses entre 30 et 40 milliards d'euros pour financer l'effort de défense conformément au Livre blanc. Côté marine, la frégate européenne multimissions (FREMM), les sous-marins 'Baracuda' et les missiles de croisière navals (Scalp naval) en feraient les frais; d'autre part, six bâtiments de guerre seront retirés du service actif d'ici peu. En Grande-Bretagne, 43.000 postes militaires et civils seront supprimés d'ici à 2014 et la baisse du budget de la défense sera fixée à 15%. L'admission au service actif du porte-avions HMS **Queen Elizabeth**, prévue pour

2015, serait retardée. Quant au second porte-avions, le HMS **Prince of Wales**, son avenir devient plus qu'incertain. L'Allemagne économisera 8,3 milliards d'euros en quatre ans, tandis que 40.000 postes seront supprimés. La marine y a anticipé la réforme des six sous-marins sur les dix dont elle dispose, et qui auraient dû rester opérationnels jusqu'en 2015. L'Espagne, quant à elle, a réduit en 2010 ses dépenses militaires de 9%, soit 600 millions d'euros.

Les grandes puissances s'arment

Cette vague de réductions contraste nettement avec ce qui se passe hors de l'Europe occidentale, parmi les puissances existantes et émergentes. Le Stockholm International Peace Institute a publié en juin 2010 son rapport sur les dépenses militaires mondiales en 2009. Il en ressort que leur montant total, soit 1.531 milliards de dollars, est en augmentation de 49% par rapport à l'an 2000. Au cours de la même période ces dépenses auraient augmenté de 105% en Russie, 75% aux Etats-Unis, 67% en Inde et 38% au Brésil. Quant à la Chine, son budget de défense a augmenté de 207% depuis 2000 et elle occupe ainsi la deuxième place au monde. En Russie les dépenses militaires atteindront 3% du PIB et elles s'élèveront à 350 milliards d'euros. Les puissances émergentes font un effort particulier pour faire de leur marine militaire une force puissante. C'est ainsi que le Brésil va se doter de 18 frégates FREMM et de 10 patrouilleurs hauturiers. La marine russe connaît une renaissance remarquable, tandis que la Chine et l'Inde sont déjà à même d'envoyer une escadre de navires en océan Indien jusqu'aux Seychelles, pour y protéger leurs routes maritimes contre la piraterie qui y sévit. Qui plus est: la Chine devient progressivement la puissance économique dominante sur le continent africain.

La démilitarisation de l'Europe

Que faut-il conclure de tout cela? Selon les experts en la matière la réduction des dépenses militaires des nations européennes n'aurait aucune incidence sur les opérations extérieures de l'OTAN. Côté marine, la chasse aux pirates le long des côtes somaliennes et la lutte contre le narcotrafic aux approches du Liban n'en souffriraient donc pas. Mais il est clair que dans un monde qui s'arme, l'Europe désarme. Robert Gates, l'ancien secrétaire américain à la Défense, parla même d'une 'démilitarisation' de



Le président Hu Jintao veut faire de la Chine une puissance navale de premier ordre

l'Europe' qui pourrait nuire au partenariat transatlantique. Selon Nick Witney, ancien directeur à l'European Council on Foreign Relations, l'Europe aurait besoin de revoir la raison d'être de ses forces armées. Si l'Europe ne veut pas être marginalisée sur la scène mondiale, elle doit avoir des armées et des marines capables de maintenir une présence forte.

Les océans, espaces stratégiques

Si les nations émergentes sont en train de se doter d'une marine mimitaire moderne, puissante et performante, c'est qu'elles sont conscientes que les mers et les océans sont devenus des espaces stratégiques importants. Plus de 90% des échanges commerciaux de par le monde se font par voie maritime, tandis que les fonds marins abritent des ressources halieutiques et minérales importantes. Ces nations-là l'ont bien compris et toutes développent leur marine afin de protéger leurs routes commerciales, leurs ressources et leur économie. Elles veulent assurer leur souveraineté sur leurs espaces maritimes et protéger leurs intérêts économiques. C'est d'ailleurs le devoir de chaque pays d'assumer ces responsabilités-là et c'est le rôle de la marine militaire d'y contribuer efficacement.

Et la Belgique dans tout cela? Petit pays, petit esprit? Maintenant que l'Occident se bat tant sur mer que sur terre pour sauvegarder ses valeurs et sa culture, nous devrions être conscients du fait qu'il importe plus que jamais d'élargir nos horizons et de nous doter d'une marine militaire à part entière, ce qui nous manque actuellement. Un pays sis à l'orée de la mer n'est pas un petit pays. Par la voie des océans il est ouvert au monde entier. C'est pour cela que le pavillon de notre Marine doit continuer à flotter sur toutes les mers du monde.

Henri Rogie

CPF (Hre)

Source des données chiffrées: MARINE n° 228/2010

De Middellandse Zee

Op 17 december 2010 maakte de jonge Mohammed Bouazizi in Tunesië door zelfverbranding een einde aan zijn leven. Hiermee wou hij protesteren tegen de dictatuur en de schending van de mensenrechten in zijn land.

De gevolgen van zijn daad laten zich nog altijd voelen. Eerst viel de Tunesische president Ben Ali, daarna president Moebarak van Egypte en weldra wordt waarschijnlijk ook kolonel Kadhafi van de kaart geveegd. Syrië, Jemen, Algerije en Saudi-Arabië beleven onrustige tijden en weldra staat heel de zuidelijke oever van de Middellandse Zee in vuur en vlam. Ook de Europese oever ondergaat de gevolgen van de Arabische opstand want hij wordt geconfronteerd met een aanhoudende migratiegolf.

L'Union pour la Méditerranée

Deze nieuwe toestanden werpen een bijzonder licht op het project l' "Union pour la Méditerranée" (UPM) dat president Nicolas Sarkozy op 13 oktober te Tanger in het leven riep. Zo'n 3 landen, waaronder de 27 lidstaten van de Europese Unie, maken er deel van uit. De UPM berust op de overtuiging dat beide oevers van de Middellandse Zee één gebied vormen. De eenheid van de mediterrane area op het gebied van beschaving en het gemeenschappelijk lot dat daaruit voortspuit werden ons trouwens voldoende bewezen door de geschiedenis.

Nu de Middellandse Zee een slagveld dreigt te worden door de 'Arabische lente' krijgt het project van president Sarkozy zijn volle betekenis. Niemand contesteert nog de gegrondheid van dit project, want iedereen is ervan overtuigd dat de toekomst van Europa zich in de Middellandse Zee afspeelt. Laat ons ook niet vergeten dat deze binnenzee 33% van het wereldtoerisme en liefst 20% van de maritieme handelstrafiek vertegenwoordigt. De Westerse marines dragen bij tot het beveiligen van de scheepvaart in het gebied en de controle op het wapenembargo opgelegd aan Libië door de Verenigde Naties. Zo hebben de Fransen hun vliegdekschip **Charles de Gaulle** naar de Middellandse Zee gestuurd, terwijl België de mijnenjager M923 **Narcis** vóór de kust van Libië laat opereren.

Maritieme snelwegen

Nog veel andere projecten zijn in ontwikkeling in de UPM. Transport, infrastructuur, economie, universitair onderwijs en dies meer staan op het programma. We citeren in het bijzonder het project van de maritieme snelwegen (les autoroutes maritimes). Dit zijn maritieme routes geassocieerd met logistieke diensten die de transfer naar zee vergemakkelijken en versnellen van goederen die via de weg aangevoerd worden in

de havens. Met andere woorden, een betere associatie van weg- en zeevervoer. Deze maritieme snelwegen moeten ook de zeetrafië die daar de gevoelige zones doorkruist, in veilige vaargeulen concentreren zoals dat al het geval is in de Indische oceaan waar de strijd tegen de zeepiraterij gevoerd wordt. Ook de pleziervaart zou deze routes moeten gebruiken zodat al het maritiem verkeer in de Middellandse Zee kan beveiligd worden. Een project van maritieme snelweg tussen Gibraltar en Suez ligt thans ter studie op het initiatief van Frankrijk, hierbij gesteund door de andere kuststaten die collectief optreden in de context van de UPM.

Politieke achtergronden

De oprichting van de UPM heeft ook politieke achtergronden. Het is duidelijk dat Frankrijk de hoofdrol in deze binnenzee wil spelen, terwijl aan Turkije een alternatief project geboden wordt om deel uit te maken van de Europese Unie. De Verenigde Staten, bij monde van president Barack Obama, lieten weten dat ze de problemen rond de Middellandse Zee niet rechtstreeks wilden aanpakken, maar dat overlieten aan de Europese Unie. Een reden te meer om Frankrijk de vrije teugels te geven in deze regio. Zo kan Frankrijk zich ook beter laten gelden tegenover de opkomende overmacht van Duitsland in West-Europa.

Kortom, de oprichting van de UPM zal niet alleen de maritieme handelstrafiek in de Middellandse Zee veilig stellen maar zal hierdoor ook een schild creëren tegen de expansie van het islamitisch fundamentalisme naar West-Europa toe.

H.P. Rogie



vliegdekschip Charles de Gaulle

The manoeuvre 'To Heave-To' on board sailing-vessels

The ancient way how to perform correctly the manoeuvre 'to heave-to', inspired by former experienced masters in sail, is an almost forgotten science and therefore as well for larger sailing-vessels as smaller ones worthwhile to be republished.

Vessels normally heave-to when the weather is too rough and the wind too strong to make normal sailing practicable. A sailing-vessel therefore must avoid by all means a collision course with a tropical cyclone. The investigation into the loss of the four-masted barque **Pamir** in a tropical cyclone in the North Atlantic on the 21th september 1957 confirmed same.

The manoeuvre depends of course upon having sufficient sea-room. In case land interferes and a tropical cyclone is expected, a vessel should heave-to in the same way, as recommended in my text *'Handling sailing vessels in a tropical cyclone'*, as her tack depends of the dangerous semi-circle in which she finds herself.

There is no doubt that, if the manoeuvre is done correctly and if the sails and rigging are in good condition, a larger sailing-ship can withstand hurricane force winds as long as there is no lee shore. It is therefore of the utmost importance that in such extreme weather circumstances the vessel should be well manned and handled in full harmony with the elements, wind and sea. Same was confirmed to me by my predecessor R. Van de Sande, an experienced master in sail, when **L'Avenir**, our former Belgian sail-training vessel, was caught in 1929 in the eye of a tropical cyclone.

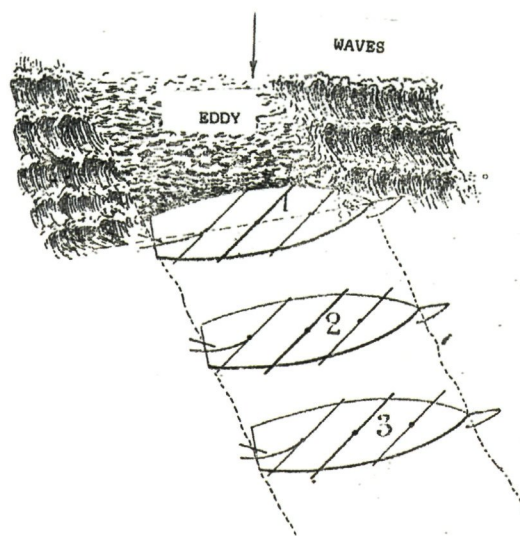
It is obvious that once a heavy storm is expected, a sailing vessel should do its utmost best to be as far away as possible from its centre. The paragraph 'Action', as described in the chapter *'Handling smaller sailing-vessels in storm conditions'*, is also appropriate for larger sailing-vessels.

Sometimes a vessel is obliged to heave to under bare poles. This is a condition when all her canvas has to be taken in because of the fierceness of the wind.

To heave-to on board of a large sailing-vessel

'To heave-to' is a manoeuvre to lay a sailing vessel on the wind with her helm 'a-lee' and her sails are shortened and so trimmed that as she comes up to the wind, she will fall off again on the same tack and will thus make no headway. 'Helm a lee' is the old wheel-order in former days. Nowadays the steering wheel is connected to the rudder so that the direction of turn is the same movement as the rudder. The reverse is the case with the tiller which moves in the opposite way to the rudder; when the tiller is put to starboard, the rudder moves to port and the ship's head swings also to port.

When a vessel heaves to under storm canvas in rough weather, the helm is lashed 'a-lee' so that the bow is continuously forced upon the wind, in which position the vessel lies to in a more comfortable position. The steering wheel is turned 5 to 10 degrees to the windward side of amidships (see picture n° 1). The vessel is braced close hauled on port tack when the wind and sea are coming from port or vice versa when coming from starboard. The sea and the wind are then coming in from about 6 to 7 points (65 to 75 °) from forward.



Picture N° 10

TO HEAVE TO - Correct maneuver

Bonne cape

Figure N° 10

Only the strongest sails are set and the vessel carries then usually one jib with double sheets and, dependent on the wind and the sea, also one lower topsail on the fore-mast and sometimes a stay-sail. The sail area, which a vessel may carry, must be in harmony with the wind and the sea and therefore proper experience how your vessel behaves in such kind of weather is indispensable. It is obvious that in order to make the manoeuvre 'to heave-to' correctly, it should be performed by an experienced master.

In fact the vessel makes following movements, which are repeated continuously::

At first when falling off, there is an increase of pressure on the jib and the lower topsail resulting in a slight forward motion of the vessel resulting in pressure on the rudder blade. The steering wheel being turned on the windward side, the vessel is steering and luffing up 5 to 10 degrees. However, her speed is then immediately stopped by the oncoming seas and because there is lesser pressure on the lower top sail, which starts to shiver. The vessel falls off again 5 to 10 degrees and these same movements, luffing up and falling off, are continuously repeated. When properly done the vessel will not to make any headway or going astern. This should be avoided by all means.

The vessel drifts or sets slowly to lee-way in the opposite direction of the wind and the oncoming seas. The water at the lee-side moves underneath the keel while drifting and emerges at the wind-side of the vessel. It is whirling and makes a protective eddy. The eddy may extend 40 to 50 meters to windward of the vessel with a length of 90 meter and a draught of 5 to 6 meters.

As a result the oncoming grey-beards, the so-called white rollers, are more or less broken down and are transformed in less dangerous waves especially when continuously drops of oil are poured out on the sea, by way of a small tube, as well via the windward forward hawse-pipe as at the stern of the vessel. Due to the whirling water a very thin layer of oil is floating at the surface of the water and spreads all over the oncoming seas. At the same time it flattens the surface of the water and becalms the oncoming seas. In order to avoid pollution of the sea, fish oil is recommended.

On board of **Mercator** for instance we had a special tank under the forecastle filled up with 200 liter of fish oil. Indeed there is something to the saying '*Pour oil on troubled waters*'. On board **Mercator** I was obliged several times to heave-to in a storm in the North Atlantic and I was really surprised how well my ship behaved while she suffered less. Furthermore as the vessel is heeling the ship's windward side is higher and also will give better protection against the oncoming seas while the rudder, the weakest part of the vessel, is also protected. Recent studies on container ships, drifting athwart in a storm, showed that their list is reduced by the water moving under the hull from lee-side to wind-side

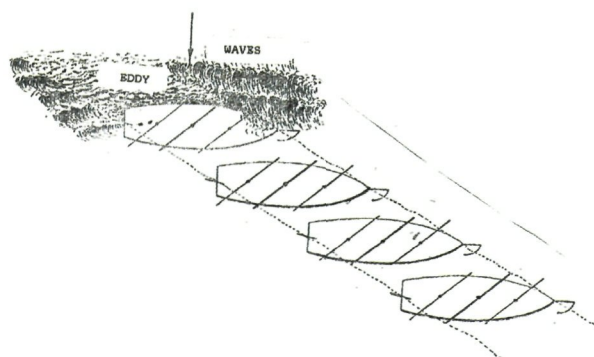
If the manoeuvre 'heaving-to' is done correctly, mostly white water instead of masses of green water is coming on board. Green water represents tons of water while white water is mostly foam.

The attention is also drawn that as the vessel is drifting to lee, the apparent wind felt on board is less strong than the true wind because we must subtract from it the speed at which the vessel is drifting to lee.

Important remark

One should always keep in mind that if a vessel is making headway when hove to, heavy

seas will break on the fore-ship (see picture n° 2). In the contrary is the vessel moving



Picture N° 11 TO HEAVE TO - Incorrect - making headway

Figure N° 11 Cape ardente.

astern, the aft ship will be submerged by heavy seas and the rudder will suffer (see picture n° 3). A close watch on the eddy at the wind-side of the vessel therefore is imperative and whenever required, the position of the sails should be adapted.

Handling smaller sailing-vessels in storm condition

Action

As to what action to take in the vicinity of a storm, in the northern hemisphere the quadrant of the storm circle to the right of the track looking in the direction of the storm's advance is the 'bad' quadrant which may tend to push you towards the storm centre.

The side on the left is the 'safe' quadrant. Subject to have sea-room, if you decide you are in the safe quadrant or in the track of the storm, reach along and run with the wind on the starboard quarter (port quarter in the southern hemisphere). First get on starboard tack in the northern hemisphere (port tack in the southern hemisphere) and reach along while you are gradually reducing sail. To reach is the act of sailing a vessel with the sails full and the wind free.

Use the rule: face the wind and the storm centre is about 10 and a half points (115°) on your right (left in southern hemisphere) and you can get a rough idea of where it is at that moment. *Log the bearing of the centre* at frequent intervals. Taking your own speed into consideration you can with luck estimate roughly the track of the storm and whether it is going to pass one side or the other of you. If there is no change in the wind direction you are on a collision course with the storm.

If you decide you are in the 'bad' quarter, proceed close-hauled in the starboard tack as long as conditions permit, then heave-to in due time on the starboard tack (port tack in the southern hemisphere).

This action, putting as much distance as possible between oneself and the storm centre will carry you away at first from the storm track. If you don't manage to get clear, it will probably be a case of getting all sail off just before the worst of it.

This manoeuvre, while it may not carry clear of the storm track, will make the best of a bad situation. Since the sea changes its direction less rapidly than the wind, the vessel will come up more nearly head-on on the old seas, instead of having it more abeam as on the opposite track.

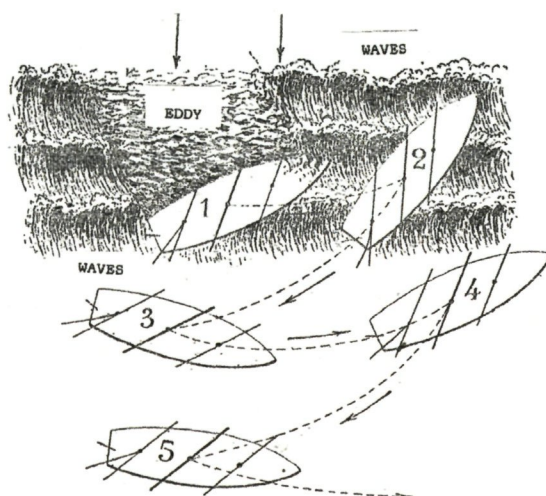
When the centre or trough line of the storm is past, the barometer will start to rise.

To heave to with a 'sea anchor'

In a storm when a smaller sailing vessel rides out a gale, she can also do to a 'sea anchor' in the open sea by remaining head to the gale. The main danger is to fall athwart of the waves and the oncoming seas because of the risk of capsizing.

Anything that will hold a vessel's bow to the sea in heavy weather may be used as a sea anchor. Oars or loose sails lashed together and veered from the bow on as long a line as possible will act as a satisfactory sea anchor to which a vessel can ride out a storm. The strongest line should be used and heavy shocks on it will occur. Particular care therefore should be taken to avoid chafing of same by putting protection cloths wherever necessary.

In very severe gales, such as typhoons, a ship's anchor lowered to some depth on its cable has often been used to hold the ship's



Picture N° 12

TO HEAVE TO - Incorrect - moving astern

Figure N° 12

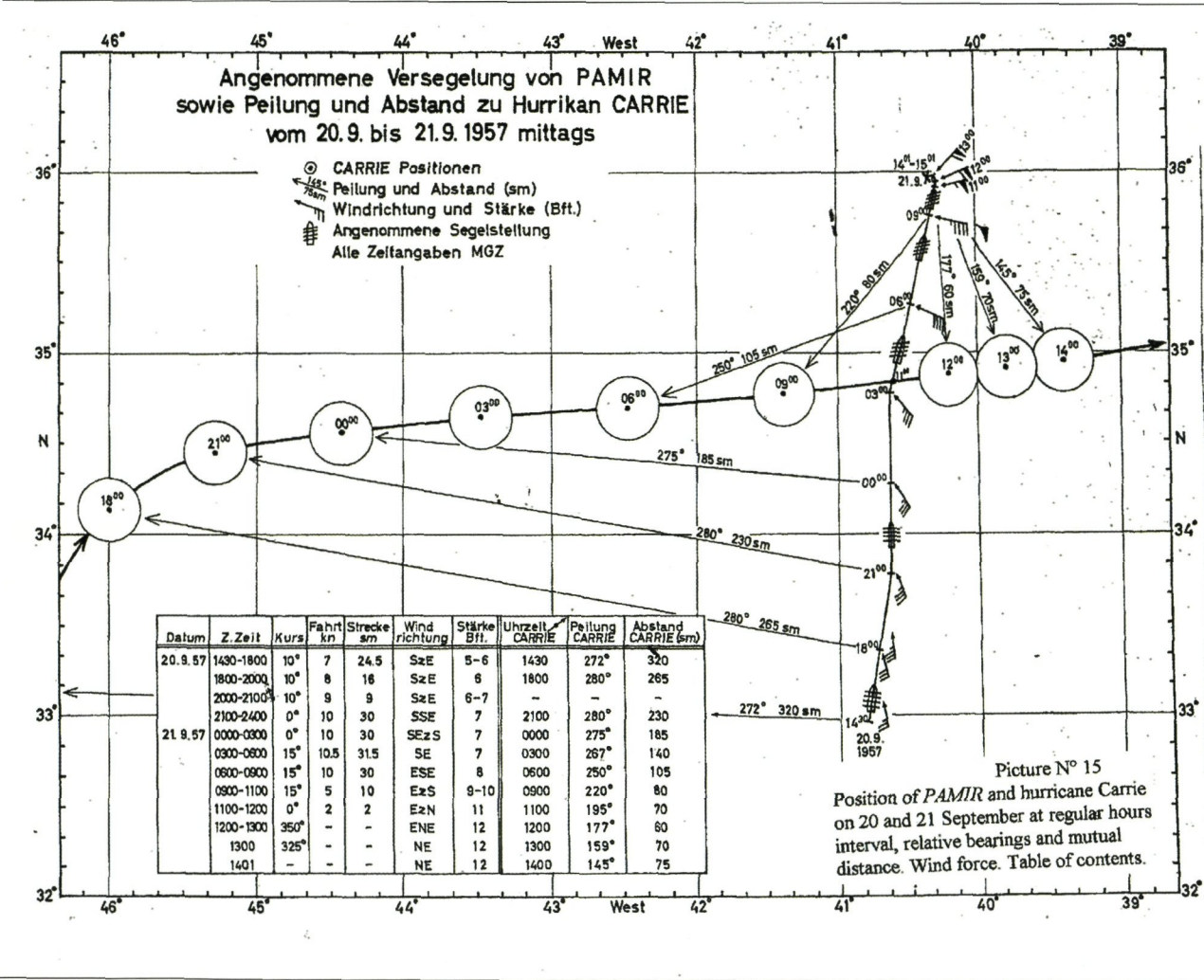
Cape trop malle.

head to the sea. When there is insufficient sea-room, there is quite a risk that the vessel will drift off to a lee shore. Anchoring is the only solution. When she is at anchor she can ride out a gale easily or hard, according to the fierceness of the wind, to the state of the sea and the scope of her cable.

The scope is the amount of cable run out when a ship lies to a single anchor. Conditions of wind and tide and the nature of the holding ground may call for up to double the usual amount, which is three times the depth of the water in which she is anchored. The scope of a ship's cable is approximately the radius of the circle through which she swings under the influence of wind and tide.

However, dependent on the depth of the water and the nature of the ground and the fierceness of the wind, it is not excluded that the ship is dragging her anchor. Using her engine will then relieve the stress on the cable.

Roger GHYS
Master in Sail



Rusland bouwt marinebasis uit in Syrische zeehaven



In de meeste landen van het Nabije- en het Midden-Oosten regeert een dictator die zijn volk met ijzeren hand leidt. Ook de Mahgreb-landen worden met dictators geconfronteerd hoewel de presidenten van Tunesië en Egypte al de laan zijn uitgestuurd. In het Libië van Khadaffi startte in maart 2011 een internationale militaire operatie om er de dictator ten val te brengen. Dat geschiedde krachtens de resoluties 1970 en 1973 van de V.N. die de bescherming van de burgerbevolking tegen de wandaden van het regime beoogden.

Middellandse Zee cruciaal voor Europa

Vrij spoedig onttaardde deze interventie in de systematische vernietiging van Khadaffi's militair potentieel met het doel de dictator van de kaart te vegen. In deze operatie namen Frankrijk en zijn president Sarkozy duidelijk het voortouw. Hun interventie concentreerde zich rond het vliegdekschip **Charles de Gaulle** en een BPC (bâtiment de projection et de commandement), bijgestaan door twee fregatten, een SNA (sous-marin nucléaire d'attaque) en een logistiek steunschip. Vanuit deze armada werden militaire doelwitten aan land bestookt met raketten en aangevallen door de Rafales, Super-Etendards en Hawkeyes van het vliegdekschip. Zo Frankrijk het voortouw nam in deze operatie, moet dat in verband gebracht worden met het project 'Union pour la Méditerranée (UPM)' dat president Sarkozy op 13 oktober 2007 te Tanger oprichtte. De UPM berust op de overtuiging dat de beide oevers

van de Middellandse één groot gebied vormen. De eenheid van de mediterrane area op het gebied van cultuur en het gemeenschappelijke lot dat daaruit voortspuit werden ons trouwens voldoende bewezen door de geschiedenis. De toekomst van Europa speelt zich af rond deze zee en het is dan ook begrijpelijk dat Frankrijk er de hoofdrol wil spelen.

Rusland bouwt marinebasis uit in Syrië

Maar waarom wordt president Bashar-al-Assad van Syrië met rust gelaten? Hij is een onmeedogende dictator die de opstand in zijn land met tanks de kop indrukt en al duizenden burgers en rebellen de dood injoeg. Een waar bloedbad dat veel gruwelijker is dan wat zich in Libië heeft afgespeeld. De V.N. laten begaan en stellen zich tevreden met 'waarschuwingen' aan zijn adres te sturen. Intussen blijft de repressie voortduren en vallen er elke dag tientallen doden.

De reden voor de non-interventie van de V.N. is ook hier te vinden in het strategisch belang van de Middellandse Zee. Moskou en Peking hebben zich in de Veiligheidsraad van de V.N. verzet tegen de veroordeling van Syrië voor de repressie die het voert. Moskou verklaart dat Bashar-al-Assad het programma van zijn aangekondigde hervormingen moet kunnen concre-



tiseren en dat de oppositie moet ophouden met spanningen en onlusten te creëren.

Het is geweten dat Rusland sinds jaren bevoorrechte relaties onderhoudt met het Syrische regime. Deze relaties zijn van die aard dat president Assad onlangs Rusland toestemming verleende om een militaire basis in de Syrische haven Tartous te vestigen. Het uitbouwen van die basis is voor het ogenblik al aan de gang. In juni 2011, in een interview met het Russische dagblad Izvestia, legde Roudik Iskoujine uit waarom zijn land Bashar-al-Assad zo genegen is. Iskoujine is de chef van de parlementaire Russische delegatie bij de Aziatische Parlementaire Assemblee.



Russische gevechtscruiser Pjotr Velikiy

Waarom Bashar-al-Assad zijn repressiebeleid mag doorvoeren

In dat interview verklaarde hij: «Wij moeten onze marinebasis in Syrië verder uitbouwen omdat ze aan onze marine een steunpunt bezorgt in de Middellandse Zee. Damas is overigens een afzetgebied voor onze wapens. Indien het Westen er in slaagt Syrië op de knieën te krijgen zal het morgen de beurt zijn aan Jemen, en wanneer Iran in het vizier komt zal de destabilisatie die vandaag in de regio heerst zeer gematigd blijken. Dat alles dient de belangen van Rusland zeker niet. »

Het is dus duidelijk dat Rusland via zijn marinebasis in Tartous het overwicht van Frankrijk en van het Westen in de Middellandse Zee wil neutraliseren. Daarvoor heeft het de hulp van president Assad nodig

en wordt hij in zijn repressie dan ook niet gehinderd. Noch het Westen, noch de V.N. willen met Rusland in conflict komen en wij krijgen dan ook het antwoord op de eerder gestelde vraag: 'Waarom wordt Bashar-al-Assad door het Westen met rust gelaten?'.

Henri Rogie



Toespraak Kapitein-ter-zee Patrick Van den Bulcke ter gelegenheid van zijn afscheid als commandant van NAVDETANT

Op 7 oktober jl. werd te Antwerpen in de Royal Yacht Club het afscheid gevierd van Kapitein-ter-zee Patrick Van den Bulcke, Comd Navdetant. Hieronder volgt de tekst van de toespraak die Commandant Van den Bulcke bij die gelegenheid hield.

Generaal,

Hoofd van het Militair huis van de Koning,
Admiraal, Heren Generaals, Admiraals,
Dames en Heren Hoogwaardigheidsbekleders,
Dames en Heren, Geachte familie,
Beste Vrienden,

Mag ik bij deze iedereen van harte danken voor zijn aanwezigheid. Het is voor mij een zeer aangename bevestiging van de vriendschap die ik al heel lang met u mag delen.

Vandaag 7 oktober had 440 jaar geleden had een van de grootste zeeslagen ter wereld plaats bij Lepanto, aan de ingang van de Golf van Korinthe. U kan zich afvragen wat deze zeeslag nu met deze receptie te maken heeft; wel, militair gezien juist niets maar ik vond het iets moois om mee te beginnen.

7 oktober ... de 280ste dag van het jaar, d.w.z. nog 85 dagen te gaan. Nog 85 dagen in mijn functie voor de Marine in Antwerpen...

In feite moest dit feestje doorgaan in 2007, zijnde een afscheid op de leeftijd van 57 jaar. Maar er was een mogelijkheid om langer te blijven tot mijn 60ste! En dit werd nog toegelaten ook! 2010 zou dan wel het einde worden ... maar niets was minder waar ... door een aantal tussenkomsten van vrienden in Defensie waaronder een generaal, een admiraal en een provinciecommandant kwam het bericht van de minister ... blijf nog maar een jaartje langer.... Het is nu bijna einde 2011 ... nog 85 dagen om iedereen te laten nadenken wat ze eventueel nog met mij kunnen aanvangen! Mijne heren ik geef u de tijd!

Mijn opvolger staat klaar, hij heeft nog een extra jaar gehad om zich in te werken en zich klaar te maken voor deze drukke maar ongelooflijk interessante job. Ik hoop dat hij een sterke lever heeft want er zijn nogal wat recepties te doen; 'networking' noemen wij dat, is zoals een gewone vergadering maar dan veel gezelliger. Zijn naam Daniel Servaty, fregatkapitein, geboren in Oostende maar woont al 20 jaar in Antwerpen; dit kunnen wij als Antwerpenaren beschouwen als verzachtende omstandigheden. Servaty –



Servir ... hij zal u zeker te dienste staan. En volgens Winston Churchill: 'To be reserve is to be twice a citizen', m.a.w. u wacht een echt dubbel leven!

Hoe is het voor mij allemaal begonnen? Geboren in de omgeving van Antwerpen op 2 juli.

Geboren in het begin van de vakantie dus!! Wil ook al wat zeggen. De avond vóór de geboorte zijn mijn ouders gaan wandelen op het zuidterras, aan de boorden van de Schelde. Volgens mij heb ik daar al zeker een scheepshoorn of zo iets gehoord, met alle gevolgen van dien ... water is letterlijk de blauwe lijn door mijn leven. Altijd aan of in het water.

Bij de zeescouts te Antwerpen is het in feite echt begonnen, daar krijgt men een goede opleiding met respect voor mens en materiaal en men kweekt er ook de nodige discipline... hetgeen voor mij in die periode van mijn leven wel nodig was. Hetzelfde vond ik later terug in de Zeevaartschool, bij de koopvaardij en bij de Marine. Om echt te leren omgaan met mensen waren dit zeker de beste leerscholen. Onvoorstelbaar hoeveel oud-zeescouts men later nog zoal tegen komt in de maritieme wereld, hier vanavond zijn er ook al een aantal aanwezig!

Na een periode bij de koopvaardij aan boord van schepen van CMB en Belgulf kwam ik als reservist bij de Marine terecht. Daar was ik nu wel echt op mijn plaats. Ik heb er het geluk gehad te mogen varen met ongeveer

alles wat er maar bij de Marine beschikbaar was. De vele oefeningen op zee, de Baltische en de Middellandse zee ... ik zal het nooit vergeten.

Met het squad van de reservisten en dit onder de toenmalige deskundige leiding van Fregatkapitein Roger Planchar (mevrouw Planchar is hier aanwezig) was het aan boord van de ondiepwater mijnenvegers altijd wel hard werken maar toch ook heel gezellig. Vele weekends varen op de Schelde en kustwateren en soms ook wat verder. In feite was dit een schitterende situatie: reservisten bemannen een volledige mijnenveger en bekwamen zich in het mijnenvegen en de navigatie. Spijtig maar nu kan dit niet meer, deze schepen zijn ook niet meer beschikbaar. De laatste MSI ligt op de kade in Antwerpen aan de Scheepvaartmuseum. Memories! Regelmatig heb ik ook nog met modernere schepen van de Marine mogen varen, zoals o.a. het fregat Westdiep.

De Marine is tot hiertoe al altijd aanwezig geweest in Antwerpen; denken we maar aan de diverse forten van Merksem, Liefkenshoek en Kallo. Met het sluiten van de basis te Kallo is het Marinedetachement naar het Militair hospitaal verhuisd en later naar het Provinciecommando aan de Belgiëlei. Daar zijn we tot op heden nog altijd te gast. Provinciecommandant Kolonel Dirk Verhaegen en alle medewerkers van het Provinciecommando ... bedankt voor de samenwerking!

In december 1997 was er een probleem met de opvolging van de commandant van het Marinedetachement te Antwerpen, niemand was beschikbaar. Op vraag van Admiraal Thibaut de Maisière en op voorstel van de toenmalige voorzitter van de reservisten Fregatkapitein François Janssens heb ik het commando tijdelijk overgenomen. Dit tijdelijk was van korte duur want Admiraal Michel Verhulst heeft van deze functie een plaats voor reservist gemaakt en zodoende had ik een vaste benoeming. Het was dan ook voor de eerste maal dat een reservist commandant is geworden van deze actieve eenheid. Nu 14 jaar later komt er voor mij een einde aan, maar niet aan de functie! Die moet zeker blijven.

Antwerpen is belangrijk voor de Marine. Volgens Napoleon moest Antwerpen de militaire uitvalbasis tegen Engeland worden. De Marine was hier toen al aanwezig en we zijn er nog altijd! Trouwens de geschiedenis van de Hogere Zeevaartschool gaat ook terug tot in die tijd; in 1814 werd ze opgericht, ook door Napoleon. Het is dan ook een genoegen de Commandant Directeur van de Hogere Zeevaartschool, Kapitein Patrick Blondé, hier te mogen begroeten. Ik weet dat er ergens een verdrag is gesloten waaruit blijkt

dat Antwerpen nog alleen een handelshaven zou mogen zijn maar nergens staat er dat wij niet meer welkom zouden zijn; maar deze bladzijde sla ik nu liever om, akkoord Professor Erik Van Hooydonk?

Antwerpen de 10de haven van de wereld en de 2de van Europa; hier mag de Marine toch niet ontbreken! Het is echt noodzakelijk dat we hier een vertegenwoordiger behouden. De staf van de Marine zal er zeker alles aan doen om dit zo te houden. Daar heb ik nog de bevestiging van gekregen van Admiraal Michel Hofman, hier aanwezig, waarvoor dank.

De belangrijkste haven voor onze Marine is Zeebrugge. Zeebrugge en Antwerpen zijn uitermate belangrijk voor elkaar; in feite zo belangrijk dat Antwerpen Zeebrugge zou moeten kopen, bescheiden zoals wij in Antwerpen zijn moet dit kunnen ... toch stof om over na te denken.

Antwerpen ... er gebeurt hier zoveel, denken we maar aan de verschillende bezoeken van de Tall Ships. Het was voor mij dan ook enorm aangenaam om met zoveel mensen van de Stad, het Havenbedrijf en de vele vrijwilligers te mogen samenwerken; ik wens hen hier speciaal voor te bedanken!

De functie van Navdetant bestaat in het ondersteunen van vreemde Marineschepen die naar Antwerpen op bezoek komen en ook onze eigen schepen die voor o.a. onderhoud naar hier komen. De Godetia, ons commando- en logistiek steunschip, ligt hier voor het ogenblik in een steungdok. Een andere belangrijke taak is de PR voor de Marine te Antwerpen. Zeker niet onbelangrijk als men weet wat er zoal in Antwerpen gebeurt! De vele bijeenkomsten van wat dan ook, plechtigheden, recepties, concerten, voorstellingen ... noem het maar, alles gaat door hier in Antwerpen en de Marine is er bij of toch bijna altijd.

Ik heb u gesproken over mijn studies aan de Zeevaartschool, toen hadden wij nog een schoolschip ter beschikking, de Cdt Fourcault, aan boord waarvan we praktijk kregen gedurende de weekends. Spijtig genoeg is er nu geen schoolschip meer, volgens mij toch een groot gemis. Het schitterende initiatief om een replica te bouwen van de Belgica moet dan ook onze volle aandacht krijgen. Mogelijk kan dit schip later ook een functie krijgen als schoolschip, voor wie dan ook, in een soort 'joint venture' organisatie.

Het is belangrijk dat we de maritieme gedachte onder de jeugd blijven verspreiden. Zeker op te volgen want er zijn wereldwijd nog veel maritieme mensen tekort; de EU lidstaten moeten de opleiding en tewerkstelling van zeevarenden blijven financieren

zodat er in de toekomst voldoende gekwalificeerd personeel beschikbaar is. Men moet ook een gunstig fiscaal regime verlenen aan rederijen die zeelieden uit de EU lidstaten in dienst nemen en opleidingen beschikbaar stellen. In 2010 konden er ruim 13.000 maritieme banen niet ingevuld worden!

Dames en heren nu nog een paar cijfers. Ik heb in mijn functie te Antwerpen mogen samenwerken met 2 gouverneurs - 3 burge-meesters - 6 admiraals en 9 provinciecom-mandanten; deze laatste waren blijkbaar vlug aan vervanging toe ... te zwaar leven in Antwerpen ...zou kunnen ... Bij deze wens ik nogmaals mijn dank uit te drukken voor de uitzonderlijke goede samenwerking, het begrip en de steun die ik van hen heb mogen ervaren.

Wist u dat we dit jaar 2011 heel wat speciaals vieren ... mogelijk mocht ik daarom wat langer blijven ...

70ste verjaardag van de oprichting van de Belgian Section van de Royal Navy

65ste verjaardag van de oprichting van de Zeemacht

50ste verjaardag van Zenobe Gramme, het zeilschip van de Marine

40ste verjaardag van Alouette III helikopter

35ste verjaardag van de opening van de Marinebasis te Zeebrugge

15de verjaardag van de oprichting ABNL commando - de Belgisch Nederlandse Marine samenwerking

14de verjaardag van mijn commando in Antwerpen ... wat een getal!

38 jaar actief voor de Marine ... ook al geen getal om te stoppen.

En last but not least 40 jaar lid van deze 160 jarige Royal Yacht Club van België waar ik u allen vandaag mag ontvangen.

Na al deze cijfers is het nu echt wel tijd om het glas te heffen en nogmaals iedereen te danken. Speciaal denk ik hier aan mijn moeder, familie en mijn echtgenote, natuurlijk ook zeker niet te vergeten mijn bemanning van Navdetant en alle mensen waarmee ik heb mogen samenwerken.

We doen dit volgens een oude traditie van de Royal Navy, zijnde de 'up spirits'; normaal gezien wordt dit gedaan met rum want dat was noodzakelijk aan boord tegen de scheurbuik.

Wij doen dit symbolisch met de 'New Belgica' jenever ...

Als u kan ... steun dit initiatief! Vanavond is hier alle informatie te vinden en natuurlijk ook op de website van The New Belgica.

Leve Antwerpen, Leve de Marine, Leve België..

Vlootbezoeken Belgische havens september - december 2011

NAAM-NOM	ROMPNUMMER NUMERO DE COQUE	LAND PAYS	VAN-TOT / DU-AU	HAVEN-PORT	RAISON-REDEN
----------	-------------------------------	--------------	-----------------	------------	--------------

1 LCU + 2 LCVP	L9525-L9566-L9572	NLD	8 SEP - 9 SEP	ZEEBRUGGE	
FS CEPHEE	M652	FRA	16 SEP - 19 SEP	ZEEBRUGGE	
FS LA PEROUSE	A791	FRA	23 SEP - 27 SEP	BRUGGE	
FS LAPLACE	A793	FRA	23 SEP - 27 SEP	BRUGGE	
1 LCU + 2 LCVP	L9525-L9566-L9572	NLD	27 SEP - 28 SEP	ZEEBRUGGE	
FGS HOMBURG	M1069	GER	3 OCT - 14 OCT	ZEEBRUGGE	MOST
HNLMS VLAARDINGEN	M 863	NLD	5 SEP - 9 SEP	ZEEBRUGGE	MOST
RLCV AREZZO	L111	UK	20 SEP - 20 SEP	OOSTENDE	
ENS TASUJA	A432	EST	25 SEP - 26 SEP	ZEEBRUGGE	SNMCMG1
FGS UBERHERRN	M1095	GER	25 SEP - 26 SEP	ZEEBRUGGE	SNMCMG1
HNOMS MAALOEY	M342	NOR	25 SEP - 26 SEP	ZEEBRUGGE	SNMCMG1
ORP FLAMING	621	PL	25 SEP - 26 SEP	ZEEBRUGGE	SNMCMG1
HNLMS SCHIEDAM	M 860	NLD	12 OCT - 9 DEC	ZEEBRUGGE	MOST
SNMCMG1			17 NOV - 21 NOV	ANTWERPEN	
FS CORMORAN	P677	FRA	25 NOV - 28 NOV	BRUGGE	
SNMCMG1			21 NOV - 23 NOV	OOSTENDE	
FGS BAD BEVENSEN	M 1063	DEU	12 DEC - 12 DEC	ZEEBRUGGE	

Met rust

Hiernavolgende officieren, onderofficieren en kwartiermeesters zijn op de 1ste april 2011 met pensioen gegaan.

De redactie wenst hen alvast veel succes toe.

Mise à la pension

Les officiers, sous-officiers et quartiers-maîtres repris ci-dessous partent à la pension le 1 avril 2011.

La rédaction leur souhaite beaucoup de succès.

CPC	Villers, Philippe	01/01/2012
MPC	De Baets, Lieven	01/10/2011
MPC	Zwertvagher, Robert	01/10/2011
1MC	De Geyter, Rudy	01/01/2012
1MC	Grinwis, Jean	01/10/2011
MTC	Broutoux, Monique	01/01/2012
MTC	Geers, Anita	01/10/2011
MTC	Hillewaert, Anneke	01/01/2012
MTC	Plovy, Rolande	01/01/2012

MTC	Praet, Loraine	01/01/2012
MTC	Stiennon, Daniel	01/10/2011
1KC	Germonprez, Linda	01/10/2011
1KC	Gryson, Sonia	01/01/2012
1KC	Janda, Manuel	01/01/2012
1KC	Quévy, Jean	01/10/2011
1KC	Rosseeuw, Michel	01/10/2011
1KC	Van Nieuwenhuyse, Marina	01/10/2011
1KC	Winne, Yves	01/01/2012



CPC Villers, Philippe



MPC De Baets, Lieven



1MC De Geyter, Rudy



MTC Hillewaert, Anneke



MTC Praet, Loraine



1KC Janda, Manuel



1KC Quévy, Jean



1KC Van Nieuwenhuyse M.

Met leedwezen melden wij U het overlijden van:

C'est avec beaucoup de regrets que nous vous faisons part du décès de:

1LZ (b.d.) ADRIAENS Paul:

° 05 06 31 - (†) 19 09 11

CPV (e.r.) BARBIEUX Jean-Louis:

° 19 11 37 - (†) 15 09 11

KVK (b.d.) VANDEN HAUTE Frédéric:

° 22 10 31 - (†) 15 10 11

1MP (e.r.) BADERT Robert:

° 21/08/39 - (†) 12/10/11



1LZ (b.d.) Adriaens Paul



CPV (e.r.) Barbieux J.-L.



KVK (b.d.) Vanden Haute F.

LEDEN WELDOENERS

MEMBRES BIENFAITEURS

(†) ACKX V. Oppermeester (b.d.) - MIDDELSKERKE

ADAM P. - JODOIGNE

ADRIAENS P. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (b.d.) - OOSTENDE

ADRIAENSENS A. Oppermeester - TIELRODE

ALDEWEIRELDT E. Erefregatkapitein - WILRIJK

ALLOO M. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (R) - WOLUWE SAINT PIERRE

ANDRIES J.-M Oppermeester-chef - BRUGGE

ANGILLIS D. Vaandrig ter Zee - OOSTENDE

ASS. des Anciens de la Force Navale et de la Marine Ath Lessines MERVERGNIES-LEZ-LENS

ASS. Nationale des Anciens de la Marine (ANAM), Nationale vereniging Oudgedienden ATH

BAERT J. Luitenant-ter-zee (R) - BOOM

BAEYENS D. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (b.d.) - OOSTENDE

BASTIN B. Lieutenant de vaisseau - GREZ-DOICEAU

BAYOT G. Maître-chef - MONT SUR MARCHIENNE

BEKE M. Capitaine de frégate (R) - ZELLIK

BELLEMANS M. Korvetkapitein (R) - NINOVE

BENOIDT P. Lieutenant de vaisseau de 1ère classe (e.r.) - AVRILLE

BERGANS A. - TROOZ

BERGEZ J. Korvetkapitein - ST. ANDRIES

BERO M. - OOSTENDE

BERTIEAUX J.-M. - EUGIES (FRAMERIES)

BEULEN R. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (b.d.) - DE HAAN

BILLIET A. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (R) - BRUGGE

BLANCKE N. - BRUGGE

BLOMME W. Korvetkapitein (b.d.) - BRUGGE

BODEN H. Kapitein-ter-zee (b.d.) - OOSTKAMP

BOECKMANS R. - AUDERGHEN

BOFFE A. - BRUXELLES

BOGAERT M. - ANTWERPEN

BOGAERTS R. - ST. MARIA LIERDE

BONABOT J. Maître Principal (e.r.) - BRUGGE

BONTE R. 1e Maître Chef (e.r.) - OOSTENDE

BOURLET G. Oppermeester-chef (b.d.) - STROMBEEK-BEVER

BRACKE A. Kapitein-ter-zee IMM - DE PINTÉ

BROUCKE D. 1ste Matroos (b.d.) - ASSEBROEK

BRUNEEL Ch. 1ste Meester - ASSEBROEK

BRUNEEL M. Fregatkapitein (R) - ROESELARE

BRUYNEEL H. - OOSTENDE

BULCKE R. - TURNHOUT

BUSSENS-VANHOVE A. 1ste Meester-chef (b.d.) - BRUGGE

CAEYZEELE F. Kwartiermeester-chef (b.d.) - BOEZINGE

CLAREMBEAUX M. Capitaine de frégate (R) - HARZE

CLERINX R. 1ste Meester-chef - BORGLOON

CLYBOUW L. 1ste Meester-chef - OOSTENDE

COLLA E. - CLAVIER

COLLETTE J.-M Maître Principal Chef (e.r.) - OOSTENDE

COOLENS G. 1ste Meester-chef (b.d.) - AALTER

COOMAN W. Korvetkapitein (R) - HALLE

COPPENS J.-F. Matelot (e.r.) - OOSTNIEUWERKE

COPPIETERS de GIBSON B. Capitaine de corvette IMM - WEZEMBEEK-OPPEM

Corps Royal des Cadets de Marine-National - BRUXELLES

COURTENS F. Maître Principal (e.r.) - OOSTENDE

COVELIERS J. - KNOKKE-HEIST

CUVELIER J. 1ste Meester-chef (b.d.) - OOSTENDE

CUYVERS M. - BLANKENBERGE

DAELEMANS F. Fregatkapitein (b.d.) - OOSTENDE

DAEMS A. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (b.d.) - OOSTENDE

DAMMAN L. Luitenant-ter-zee 1ste klasse - KOEKELBERG

DANGOTTE J. Matelot Milicien - GENAPPE

DE BEURME J. Fregatkapitein - ST. LAUREINS

DE BIE R. - BRUXELLES

DE BODE R. Korvetkapitein - ERPE-MERE

DE CLERCQ Ch. Korvetkapitein (R) - ERPE MERE

DE COCK Ph. Korvetkapitein SBH - BRUGGE

DE COOMAN P. - BRUXELLES

DE DECKER J. Kapitein-ter-zee (R) - GENT

DE FAYS P. - BRUXELLES

DE GERLACHE DE GOMERY B. Capitaine de frégate (R) BRUXELLES

DE GRANDE G. Korvetkapitein (b.d.) - SINT-KRUIS

DE GRAVE J.-P. - RHODE-ST-GENESE

DEHIN L. Lieutenant de vaisseau (R) - LIEGE

DE JONGHE M. Fregatkapitein - ANTWERPEN 6

DE JONGHE W. Quartier Meester milicien - EDEGEM

de LANGHE M. - OOSTENDE

DE KIMPE E. - RUPELMONDE

DE LANGHE-MEYERS S - BRUGGE-ASSEBROEK

DE MAESSCHALCK L. Korvetkapitein SBH - OOSTKAMP

DE METS A. Fregatkapitein - VARSENARE

DE RUYTTER G. Fregatkapitein (b.d.) - DIKSUIDE

DE RUYCK P. - OOSTENDE

DE RYCKE D. - TURNHOUT

DE SCHEEMAECKER J. - BRUGGE

DE SCHEEMAEKER H. Oppermeester (b.d.) - KORTRIJK

DE TREMERIE G. Luitenant-ter-zee eerste klasse (b.d.) - OUDENBURG

DE WACHTER W. - BORGERHOUT

DE WACHTER M. - KAPELLEN

DEBAISIEUX G. Maître (R) - FRAMERIES

DECLERCQ-DECORTE - OOSTENDE

DEGRAER P. Korvetkapitein IMM - GRIMBERGEN

DEGROOTE L. Kapitein-ter-zee SBH (b.d.) - WETTEREN

DELAFONTEYNE K. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (R) - BRUGGE

DELAHAYE P. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (R) - WATERLOO

DELBRASSINE Y. Korvetkapitein - BRUGGE

DELFERRIERE R. Maître - CHARLEROI

DEMAIN F. - FONT-L'EVEQUE

DEMEYER H. Eerste-meester-chef - MOORSLEDE

DENAUW J.-L. 1e Maître Chef - SNELLESEM

DEPIERREUX-ARTOIS C. Enseigne de vaisseau de 2e classe - DE HAAN

DEPOORTER V. - HOEVENEN (STABROEK)

DEROO J. - DESTELBERGEN

DESAEGER R. - BRAINE-L'ALLEUD

DESWAENE J.-L. - BRUXELLES

DHONT A. Capitaine de frégate (R) - BRUXELLES

D'HOOCH Ch. Capitaine de frégate (R) - BRUXELLES

DOCKIER R. Eerste Matroos milicien - HOEVENEN

DONCKERS H. - BRUGGE

DUBOIS G. Eerste Quartier meester-chef (b.d.) - OUDENBURG

DUHOUX J.-M. - ST-SAVIN

DUINSLAEGER M. Divisieadmiraal MAB (b.d.) - OOSTENDE

DUMONT R. Meester (R) - GENT

DUMONT F. Oppermeester (b.d.) - OOSTENDE

DUMONT-MAROTTE C. - UCCLE

DUSAUCOIS J.C. - LESSINES

ECTORS M. Divisieadmiraal - HOFSTADE

ELLEBOUDT A. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (R) - HULDENBERG

ESCH P. - WOLUWE-SINT-LAMBERT

EYCKMANS M. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (R) - LEUVEN

FAICT M. Lieutenant de vaisseau (R) - BRUGGE

FLAHAUT-LACROIX L. - KNOKKE-HEIST

FRANCOIS J. 1ste Meester-chef - OOSTENDE

FRANCOIS M. - BRUXELLES

FRILLIER F. - BEAUFORT

GALLEYN J. - DIKSUIDE

GEERINCKX J. - KNOKKE-HEIST

GEKIERE D. Fregatkapitein - OOSTENDE

GELUYCKENS D. Amiral de flottille (e.r.) - BRUXELLES 5

GHEYSSENS G. - DILBEEK

GHIJS R. - NIEUWPOORT

GILLON D. Capitaine de frégate (R) - BRUXELLES

GODDAERT M. - EKEREN

GODDYN M. Kapitein-ter-zee (b.d.) - OOSTENDE

GOUSSAERT F. Kapitein-ter-zee IMM - ZAVENTEM

GREGOIRE C. - WATERLOO

HACHA Ch. - HERENT

HAP V. Fregatkapitein SBH - ASSEBROEK

HEDONT M. - CUESMES

HEEREN G. Kapitein-ter-zee - BRUGGE

HEINEN J.-P. Lieutenant de vaisseau de 1ère classe (R) - BRUXELLES

HELLEMANS CH. Luitenant-ter-zee - WILRIJK (ANTWERPEN)

HELLEMANS M. Vice-admiraal - ANTWERPEN

HENDERIKS R. Kwartiermeester-chef (b.d.) - BREDENE

HENRRARD D. 1er quartier-maître-chef - BRUGGE

HENROTEAUX A. - HOUFFALIZE

HERBOTS P. - HASSELT

HERRLING R. - OOSTENDE

HERTELEER W. Admiraal (b.d.) - OOSTENDE

HOFMAN M. Kapitein-ter-zee - OOSTENDE

HOLSBOER J. - BRUXELLES

HOREMANS W. Luitenant-ter-zee 1ste klasse - OOSTENDE

HORION G. Lieutenant de vaisseau de 1ère classe (R) - MALEVES STE. MARIE

HOSDAIN J.-P. Capitaine de frégate (e.r.) - OOSTENDE

HUYGHE M. - ANTWERPEN
HUYSMAN H. Capitaine de corvette RHr - ERWETEGEM
JACOBS W. Erefregatkapitein - WOMMELGEM
JACOBS C. Kapitein-ter-zee SBH (b.d.) - MORTSEL
JACQUES B. - OUDERGEM
JANDA M. 1ste Kwartiermeester-chef - LOMBARDSIJDE
JANSSENS F. Erefregatkapitein - MERKSEM (ANTWERPEN)
JANSSENS P. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (R) - KAPELLEN
JOSSART J. Lieutenant de vaisseau de première classe honoraire - EVERE
KARPEZ M. Oppermeester-chef (b.d.) - ZEDELGEM
KEVERS A.-M. - GOOIK
KONINCKX C. Professor - ANTWERPEN
LAUWERS R. - ANTWERPEN
LAVAERT P. Flottieljeadmiraal (b.d.) - OOSTENDE
LE HARDY DE BEAULIEU J.L. Vicomte - GOSSELIES
LECLEF Ch. Premier quartier-maitre-chef - OOSTENDE
LEFEVRE-SEYNAEVE C. - OOSTENDE
LEJUSTE R. - FRASNES-lez-ANVAING
LESCROART L. - OOSTENDE
LIPPEVELD L. Matroos milicien - ANTWERPEN
LOCMANT D. Lieutenant de vaisseau de 1ère classe (e.r.) - PERUWELZ
LOSSE J. Maitre - FRESNES-SUR-ESCAUT FRANCE
LURQUIN-BODENGHIEN J. - BRUXELLES
MAERTENS R. Eerste-meester-chef (b.d.) - BREDENE
MAES F. Erevaandrig-ter-zee - BRASSCHAAT
MAES E. Fregatkapitein (R) - AALST
MANDERLIER P. Capitaine de corvette BAM - GENT
MARLIER J.M. Matelot Milicien - SOIGNIES
MASQUELIN J.-J. - BRUXELLES
MATHOT A. Capitaine de frégate (R) - HOFSTADE
MATTON R. - OOSTENDE
MERCIER B. Quartier-maitre d'honneur - LANDELIES
MEULEMANS - GEEL
MEYERS P. Eerste-meester-chef (b.d.) - DE PANNE
MICHELSENS M. Ere Eerste Meester-chef - ST. ANDRIES
MORHILSENS P. Erefregatkapitein - HOBOKEN
MORRIS J. Lieutenant de vaisseau de 1^{re} classe (e.r.) - SIJSELE
NATIONALE VERENIGING OUDGEDIENDEN ZEEMACHT KEMPEN - GEEL
NEUS R. 1ste Meester-chef (b.d.) - OOSTENDE
OTTO R. Korvetkapitein - BREDENE
PARIS Th. Capitaine de corvette - WOLUWE-ST. PIERRE
PAUWELS A. 1ste Meester-chef (b.d.) - OOSTENDE
PEARSE M. - BRUGGE
PEDE R. Oppermeester-chef (b.d.) - EREMBODEGEM
PEIFFER M. - TEMSE
PELS A KTLO - ANTWERPEN
PERSOONS J. Erefregatkapitein - WEERT (BORNEM)
PINTELON J. Erefregatkapitein - LENNIK
PIRLET D. Enseigne de vaisseau (R) - BASTOGNE
PIRONGS P. Matroos Milicien - WESTERLO
POELMAN P. Erefregatkapitein - GENT
POULLET E. Vice-amiral (b.d.) - SINT-KRUIS
PUTZEYS R. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (b.d.) - OOSTENDE
PYNOO J.-T. Kapitein-ter-zee - WAREGEM
QUAGHEBEUR M. Erefregatkapitein - SNELLELEGEM
RASIR F. Quartier-maitre (e.r.) - ARLON
RASQUIN R. - BRUXELLES
RENOZ G. - DURBUY
REYNIERS O. Ere-eerste-meester-chef (b.d.) - ST- NIKLAAS
RIJCKAERT C. Kapitein-ter-zee - WILRIJK
ROBBERECHT W. Kapitein-ter-zee SBH - BAARDEGEM
ROOVERS O. Oppermeester (b.d.) - HOBOKEN
ROSIERS J. Amiral de division (e.r.) - BRAINE ALLEUD
ROYAL YACHT CLUB BELGIE - ANTWERPEN
SABBE M. 1ste Meester-chef - LEFFINGE
SAUSSEZ G. 1e Quartier-maitre-chef d'honneur - REBECQ
SAUSSEZ J. Capitaine de vaisseau BEM - BRUGGE
SAUWEN J. - BRUXELLES
SCHRAM F. Fregatkapitein (R) - MORTSEL
SEBRECHTS M. Capitaine de corvette (e.r.) - BREDENE
SMET R. Professor KTLO - KAPELLEN

SOETEMANS M. Luitenant-ter-zee eerste klasse (b.d.) - ZEEBRUGGE
SOETENS Y. Capitaine de frégate (e.r.) - OOSTENDE
SONVIL N. Premier maitre-chef (b.d.) - ANDERLECHT
STEELANDT R. Eerste-meester-chef (b.d.) - BRUGGE
STEVENS-DEWILDE J.Cl. - SINT IDESBALD
STIENNON D. Maitre-chef - HEIST-AAN-ZEE
STIEVENART J. Lieutenant de vaisseau de première classe (e.r.) - SINT-STEVENS-WOLUWE
STORM R. 1ste Meester-chef (b.d.) - OOSTENDE
SURMONT J. Korvetkapitein - VLISSEGEM
SUYS S. Korvetkapitein SBH - ASSEBROEK
TABURY L. Maitre Principal Chef (e.r.) - BRUGGE
TAS J. - WAASMUNSTER
t FELT J.P. - SINT-MARTENS-LATEM
TERPOUGOFF A. - LA HULPE
THIBAUT de MAISIERES C. Amiral de division (e.r.) BRAINE-ALLEUD
THIENPOND F. - OOSTENDE
TRUYENS L.-J. 1ste Meester-chef (b.d.) - LISSEWEGE
V.O.Z.M. LEUVEN & OMSTREKEN - LEUVEN
VAN BELLE D. Ereluitenant-ter-zee - BRUSSEL
VAN BELLINGEN R. Quartier-maitre (e.r.) - COURCELLES
VAN BOGAERT H. Luitenant-colonel - BREDENE
VAN BRANDE F. 1e Maitre Chef - WATERLOO
VAN BUSSEL M. Fregatkapitein MAB (b.d.) - GENT
VAN CLEVEN M. Korvetkapitein - DEERLIJK
VAN DAMME P. Capitaine de vaisseau (e.r.) - BREDENE
VAN DEN BOSSCHE P. Matroos Milicien - MECHELEN
VAN DEN BRANDE G. Korvetkapitein (R) - LIER
VAN DEN BROELE E. Luitenant-ter-zee (R) - LOKEREN
VAN DEN BULCK P. Kapitein-ter-zee (R) - ANTWERPEN
VAN DEN STEENE W. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (R) - MECHELEN
VAN DER BIEST C. - ICHTEGEM
VAN DURME M. Meester-chef - EEKLO
VAN GELDER A. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (R) - ANTWERPEN
VAN IMSCHOOT J. Fregatkapitein (b.d.) - GISTEL
VAN NECK D. - AALST
VAN OVERMEIRE G. Capitaine de frégate (R) - CLAVIER
VAN RAEMDONCK E. Korvetkapitein (R) - WEVELGEM
VAN RANSBEEK R. Fregatkapitein (b.d.) - BRUSSEGHEN
VAN SPRANG J. - GENT
VANDEBOSCH A. - NEUVILLE-EN-CONDROZ
VANDENBOSCH E. Eerste Kwartiermeester Chef - BLANKENBERGE
VANDEN HAUTE E. Kapitein-ter-zee - DE HAAN
VANDEPLASSCHE L. Eerste Kwartiermeester Chef - AALTER
VANDEBEKEN C. Capitaine de frégate (R) - ITTERBEEK
VANDERSTAPPEN R. Erefregatkapitein - KEERBERGEN
VANDERWAL J. - OOSTENDE
VANLERBERGHE G. Capitaine de vaisseau BEM (e.r.) - OOSTKAMP
VANOVERBEKE-BAUWENS Ph. Fregatkapitein - BOVEKERKE
VERELST J.P. Fregatkapitein (R) - WEMMEL
VERENIGING OUDGEDIENDEN VAN DE ZEEMACHT -
ANTWERPEN MORTSEL
VERHELST L. Eerste-meester-chef - SINT-ANDRIES
VERHULST M. Amiral de division (e.r.) - OTTIGNIES
VERMAERE L. Kapitein-ter-zee (b.d.) - SCHAERBEEK
VERRIEST H. - OOSTKAMP
VERSTRAETE L. - ST. PIETERS WOLUWE
VERSTREPEN W. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (R) - ANTWERPEN
VERVACK M. - OOSTENDE
VERVENNE R. - LAARNE
VOGELS A. 1ste Meester-chef (b.d.) - GENT
VOITH TURBO SA - BRUXELLES
VOSS L. Matroos Milicien - BAELEN
VOSS M. - WELKENRAEDT
VYNCKE W. Ere-Fregatkapitein - OOSTENDE
WARNAUTS P. Vice-admiraal - SINT-ANDRIES
WOUTERS C. - BRUGGE
WOUTERS M. - BREDENE
YACHT CLUB DE LA HAUTE SAMBRE - LANDELIES
ZEILCLUB MARINE - OOSTENDE

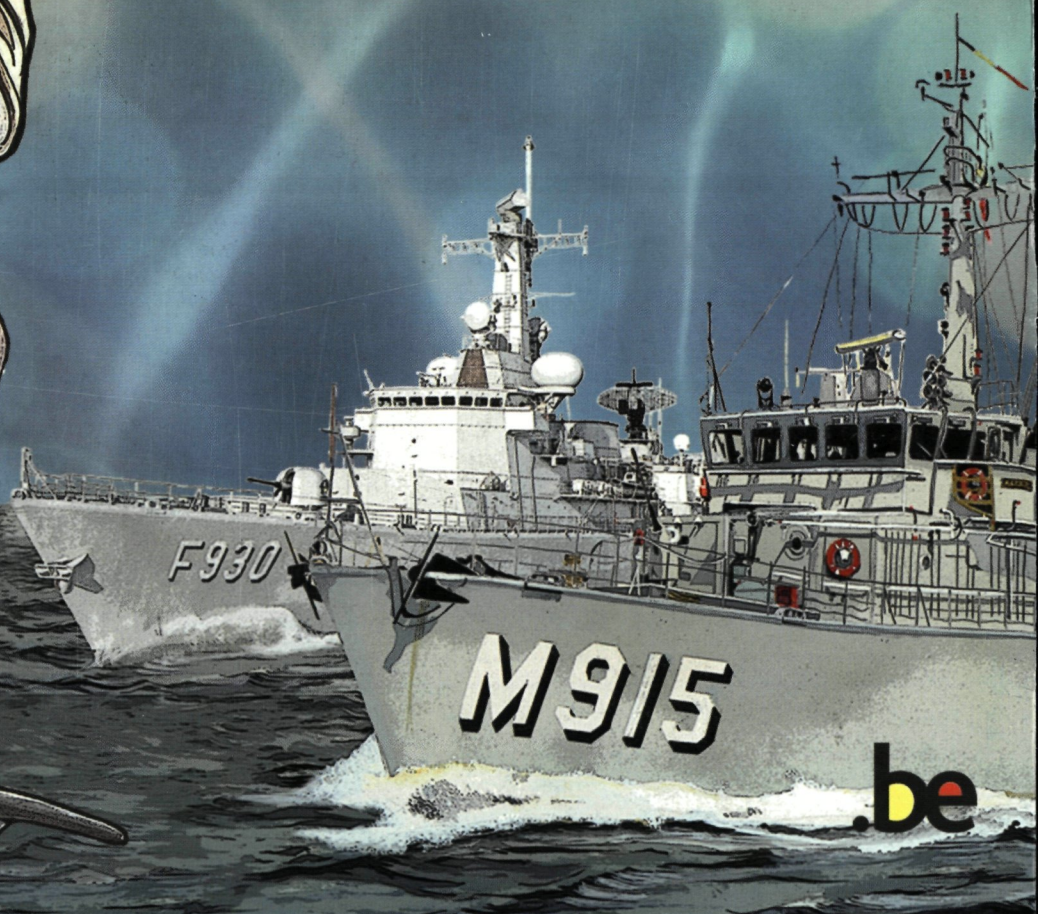
POUR L'ASSOCIATION D'ENTRAIDE DE LA MARINE ASBL
VOOR DE VERENIGING HULPBETOON IN DE MARINE VZW

GALABAL 45 BAL DE GALA

VAN DE
DE LA **MARINE**

3-2-2012

KURSAAL OOSTENDE



.be